



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Gestión de la movilidad urbana sostenible y su  
incidencia en el desarrollo turístico del distrito de  
Cajamarca - 2017.**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADEMICO DE:  
MAESTRO EN ARQUITECTURA**

**AUTOR:**

**Bach. DANTE JESÚS URQUIZO ABANTO**

**ASESOR:**

**Dra. Claudia Marie Nava Pereyra**

**SECCIÓN:**

**ARQUITECTURA**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**URBANISMO SOSTENIBLE**

**PERÚ-2017**

**PAGINA DEL JURADO**

---

**Dr. Zavaleta Pita Adalí Hortensia.**

**Presidente**

---

**Dr. Alva Alva Walter Gastón.**

**Secretario**

---

**Dra. Claudia Marie Martina Nava Pereyra**

**Vocal**

## DEDICATORIA

*Al Sagrado Corazón de Jesús...Ser que me ha guiado en todo tiempo, sus fuerzas no me han faltado y eso me ha permitido estar aquí, y de pie.*

*A mi esposa y compañera de carpeta, juntos decidimos cumplir esta meta, donde sin medir el peligro viajábamos junto a nuestros menores hijos (Sebas, Níco y Dale); con ansias de aprender y poder compartir con nuestros queridos alumnos en la oficina o en el aula de clases, pues son el motor que me impulsa a ser mejor cada día y no quedarme de brazos cruzados.*

*A mis Colegas amigos y Gerencia de Vialidad y Transporte de la M.P.C., por su aporte y colaboración con el levantamiento de esta información valiosa y de interés...; que será de gran utilidad para el desarrollo turístico y económico para la región, con respecto a la movilidad urbana sostenible.*

*Dante Jesús Urquízo Abanto.*

*El autor.*

## **AGRADECIMIENTO**

*A los profesores:*

*Maestría UCV - 2017*

*Por el apoyo que nos mostraron dentro  
y fuera de las aulas de la Universidad  
Cesar Vallejo - Trujillo.*

*Gracias por ser los amigos  
incondicionales.*

*A la Profesora:*

*Claudia Nava Pereyra.*

*Por la muestra de calidad profesional por  
ser paciente y mostrarnos su amistad  
Gracias por apoyarnos en el final de  
nuestra maestría.*

*A todas aquellas personas que  
influenciaron en mi formación  
y destreza.*

*Gracias a todos.*

**El autor.**

### **DECLARACIÓN JURADA**

Yo, DANTE JESÚS URQUIZO ABANTO, estudiante de la Escuela de posgrado, de la Universidad César Vallejo, sede filial Trujillo – Región La Libertad; declaro que el trabajo académico titulado “Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017”, presentada, en (148) folios para la obtención del grado académico de Maestro en Arquitectura, es de mi autoría.

Por lo tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificado correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Trujillo, 17 de marzo del 2018



---

Dante Jesús Urquizo Abanto

DNI: 40600910

## **PRESENTACIÓN**

Señores Miembros del Jurado:

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, para obtener el Grado Académico de Maestro en Arquitectura, pongo a vuestra consideración la tesis titulada “Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017”, con el objetivo de determinar qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

El presente trabajo de investigación se justifica, toda vez que la gestión de movilidad urbana sostenible debe responder a las necesidades de los usuarios y turistas, dado que el turismo en la ciudad de Cajamarca se realiza en vehículos motorizados, porque no existe otro sistema de transporte alternativo que permita recorrer la ciudad, frente a esta realidad se presenta la necesidad de diseñar un plan de gestión enfocado en integrar otros medios de transporte que permitan trasladarse utilizando menos energía, disminuyendo la ocupación de espacios, reduciendo la contaminación y sobre todo, causando menor impacto ambiental y social, promoviendo una mayor relación ciudadana en los procesos sociales, productivos, culturales, turísticos, recreativos, deportivos, etc.

Estos nuevos sistemas de transporte alternativo permitirán desplazarse por la ciudad de forma distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Una movilidad sostenible, segura e inteligente es clave para el desarrollo sostenible del turismo, puesto que origina nuevas ofertas turísticas y minimiza el impacto en la población, el patrimonio y los recursos naturales; en ese sentido son fundamentales las acciones conjuntas entre los gobiernos locales y la iniciativa privada para el fomento de una movilidad inteligente y segura que mejora la calidad de vida de los turistas y residentes.

El autor

## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Página del Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración Jurada	v
Presentación	vi
Índice	vii-viii
Resumen	ix
Abstract	x

### **I. INTRODUCCION**

1.1. Realidad Problemática	11-18
1. 2. Trabajos Previos	19-24
1.3. Teorías relacionadas al tema	25-54
1.4. Formulación del problema	55
1.5. Justificación del Estudio	56-57
1.6. Hipótesis	58
1.7. Objetivos	59-60

### **II. MÉTODO**

2.1. Diseño de Investigación	61-63
2.2. Variables, Operacionalización	64-67
2.3. Población y muestra	68
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, Validez y confiabilidad	69-72
2.5. Métodos de Análisis de datos	73
2.6. Aspectos éticos	74

<b>III. RESULTADOS</b>	75-91
<b>IV. DISCUSIÓN</b>	92-111
<b>V. CONCLUSIONES</b>	112-115
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	116-117
<b>VII. REFERENCIAS</b>	118-123
<b>ANEXOS</b>	124
ANEXO 1: Cuestionario de gestión de la movilidad urbana sostenible	124-127
ANEXO2: Cuestionario de aplicación al desarrollo turístico del distrito de Cajamarca.	128-129
ANEXO 3: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana sostenible	130-133
ANEXO 4: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable desarrollo turístico	134-136
ANEXO 5: Matriz de consistencia	137-141
ANEXO 6: Matriz de relación objetivos, conclusiones y recomendaciones	137-141
ANEXO 7: Matriz de validación del instrumento	142-149
ANEXO 8: Ubicación del área de estudio	150
FIGURA 1: Situación actual de la problemática de transito	25
FIGURA 2: Pilares de las estrategias de la movilidad sostenible	29
FIGURA 3: Mapa de accidentes de tránsito	160
FIGURA 4: Centros atractores turísticos y paraderos	161
FIGURA 5: Conceptualización de propuesta	162
FIGURA 6: Corredores ecológicos	163
FIGURA 7: Anillos periféricos	164
FIGURA 8: Clasificación de vías	165
FIGURA 9: Sectorización de mototaxis, con clasificación de vías	166
FIGURA10: Clasificación de vías, corredores y anillos viales	167



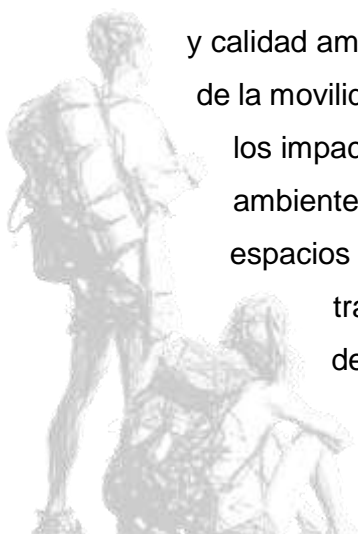
## RESUMEN

El estudio tuvo como objetivo de determinar qué componentes requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017. La investigación fue de enfoque cuantitativo, el tipo no experimental y de diseño correlacional causal transeccional. La muestra fue de 384 personas entre trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca; se elaboraron dos cuestionarios para el recojo de datos, la información obtenida fue procesada en el software estadístico para ciencias sociales SPSS V23.

El resultado que se obtuvo, es que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall fue  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), aceptándose la hipótesis. En entornos donde el turismo es un componente predominante, la movilidad y las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos. La combinación de ambos enfoques, el de la movilidad sostenible y el del turismo competitivo, presenta una importante potencialidad, por ello un planteamiento adecuado puede facilitar simultáneamente una mejora ambiental y una ventaja económica.

Esta investigación es de suma importancia, tomando en cuenta que los entornos turísticos suelen ser de los pocos casos en que coinciden intereses económicos y calidad ambiental, consecuentemente es necesaria una gestión sostenible de la movilidad que permita ofrecer un producto turístico de calidad y mitigar los impactos que el modelo de turismo de masas provoca sobre el medio ambiente, dado que la movilidad turística provoca una saturación de los espacios de gran afluencia de la ciudad y desvirtúa el actual sistema de transporte, es necesario adoptar medidas para integrar la demanda turística en la gestión y planificación de la movilidad de la ciudad, haciéndola más eficiente.

Palabras Claves: Gestión de la movilidad urbana sostenible, desarrollo turístico, transporte, eficiencia, turismo.



## ABSTRACT

The study had as aim to determine what components it needs to incorporate the management of the urban sustainable mobility to affect in the tourist development of Cajamarca's district - 2017. The investigation was of quantitative approach, the not experimental type and of design correlacional causal transeccional. The sample belonged 384 persons between municipal workers, tourists, tourist operators and settlers of Cajamarca's district; two questionnaires were elaborated to gather information, the obtained information was processed in the statistical software for social sciences SPSS V23.

The result that was obtained, is that the motorized efficient traffic, the pedestrian corridors and ciclovías, the road infrastructure, the efficiency of the service and the accessibility and connections are the components that it needs to incorporate the Management of the urban sustainable mobility to affect in the tourist development of Cajamarca's district - 2017; the coefficient of contingency of the statistician of test Tau-b of kendall was  $t = 0.84$ , with level of significance minor to 1 % ( $P 0.01$ ), the hypothesis being accepted. In environments where the tourism is a predominant component, the mobility and the tourist areas must offer different products. The combination of both approaches, that of the sustainable mobility and that of the competitive tourism, presents an important potential, for it a suitable exposition can facilitate simultaneously an environmental improvement and an economic advantage.

This investigation performs supreme importance, bearing in mind that the tourist environments are in the habit of being of few cases with which economic interests and environmental quality coincide, consistently it is necessary a sustainable management of the mobility that allows to offer a tourist product of quality and to mitigate the impacts that the model of tourism of masses provokes on the environment, provided that the tourist mobility provokes a saturation of the spaces of great abundance of the city and distort the current system of transport, is necessary to adopt measures to integrate the tourist demand in the management and planning of the mobility of the city, making it more efficient.

Key words: Management of the urban sustainable mobility, tourist development, transport, efficiency, tourism.

## INTRODUCCIÓN

### 1.1. Realidad Problemática

A diario para todas las actividades que se deseen realizar sean estos planificadas o no, las personas deben movilizarse dentro de la ciudad o fuera de ella sea para asistir a la escuela, a trabajar, ir de compras, ir al cine e incluso salir a pasear en un espacio público; así cuando finaliza el día se generan numerosos desplazamientos en todos los pueblos, ciudades y villas del mundo. La movilidad urbana, se constituye en un requerimiento básico de los pobladores que debe ser resuelta, de forma que el esfuerzo que necesiten para el desplazamiento sea preciso para el acceso a servicios y bienes; y no genere efectos negativos en la calidad de vida y en las probabilidades del desarrollo cultural, económico y educativo de las personas.

Las personas poseen un gran abanico de sistemas para el transporte y maneras para movilizarse, pero ciertas características como el género, la edad, el nivel de renta, la capacidad física o intelectual disminuyen las probabilidades de los sujetos para hacer uso de ellos, lo que puede convertirse en fuente de desigualdades sociales. Las personas con capacidades para elegir la manera de desplazarse que más se adapte a sus requerimientos, se desplazarán con mayor facilidad pudiendo acceder sin limitaciones significativas a las oportunidades y servicios que oferta la ciudad. El actual modelo de movilidad urbana llamado la cultura del auto y que se encuentra sujeto al modelo actual de ciudad de características expansivas, produce con mayor frecuencia más requerimientos de movilidad, siendo esta errante donde existen numerosos y graves conflictos que inciden en el desarrollo social y económico, en el medio ambiente, en la salud de los pobladores y en su calidad de vida.

La mayor cantidad de las dificultades suscitadas por el modelo actual de movilidad se generan y resisten entre las mismas urbes, mientras otros, como la exposición de gases de efecto invernadero, tienen mucha más

importancia y, en el plano del espacio, resultan a nivel mundial, y, en el estacional, pueden repercutir en las próximas generaciones.

Las medidas dirigidas a la movilidad sostenible están por lo general debidamente desarrolladas, cuando menos teóricamente, para contextos urbanos convencionales esto significa que en las ciudades la movilidad tiene una pauta trazada principalmente recurrente y vinculada a motivos laborales y educativos. No obstante, en contextos en donde el turismo es un predominante elemento la movilidad es notoriamente distinta. Los motivos por los que se realizan los viajes son distintos, la valoración que se hace del tiempo también, los criterios espaciales y temporales son distintos; por ello las medidas que se deben implementar para una sostenibilidad en la movilidad han de ser también distintas, las zonas turísticas a parte deben ofertar productos variados de los que hasta ahora se ofrecen.

La congestión de numerosos destinos a menoscabado los atractivos quedado su tiempo los hizo triunfar; la excesiva competitividad de nuevos destinos, varios de ellos con la característica de ser más económicos, hace preciso redefinir los productos turísticos que se ofrecen. Combinar las dos perspectivas, el de un turismo competitivo y una movilidad sostenible, se convierte en un gran potencial; un correcto planteamiento puede favorecer de forma simultánea mejoras ambientales y mayores ventajas económicas. Para un segmento de la masa turística, no constituye un tema minúsculo.

Los atractivos que poseen características turísticas que atraen la atención de los visitantes, no pueden ser desarrollados como áreas de turismo si no cuentan con la infraestructura y no son accesibles a través de los medios de transporte masivo; por esa razón la actividad turística en áreas determinadas debe poseer las siguientes características: autopistas en buen estado, trazado de líneas férreas, rutas aéreas y marítimas; esto permitirá generar mayor aceptación negativa o positiva como destino turístico puesto que será en función de su infraestructura por la que los turistas juzgaran su valor.



El turismo viene a ser un hecho social consistente en los desplazamientos temporales o voluntarios de las personas o grupo de personas que se realizan fundamentalmente motivados por el descanso, la recreación, la salud, la cultura; por ello se movilizan de su lugar donde reciben de forma habitual a otro en donde desarrollan algún tipo de actividad que no es ni lucrativa ni remunerada, produciendo variadas interrelaciones de gran notoriedad cultural y económica. El desplazamiento es el referente primordial para la realización del turismo, por ello el objetivo del medio de transporte en un sistema que ofrece turismo es posibilitar los desplazamientos de los turistas, esto posibilita que dichos medios le permitan acceder a lugares en donde se encuentran ubicados o localizados los principales atractivos turísticos.

Los medios de transporte en las actividades turísticas cuentan con una fundamental función que la diferencia del sistema de transporte público, en transporte turístico busca mejor y mayor uso del tiempo disponible, mientras que el transporte público genera los conductos para alcanzar un intercambio rápido ya sea de personas productos en un ámbito preciso de la economía de un país. El transporte turístico es una de las actividades que ofrece el servicio que conserva la opción de viajes por mar, aire o tierra y permite la ida y vuelta desde el lugar de origen hacia el lugar de destino final, así mismo los desplazamientos que se realizan durante esa estancia.

De manera histórica los medios de transporte se han convertido en piezas claves del turismo debido a que son muy útiles para el desplazamiento de los visitantes desde el punto donde se origina hacia un destino fijo; y es visible el crecimiento que en los mismos se ha venido produciendo debido al avance en tecnología en el modo que éstos se han perfeccionado y mejorado, los medios para transportarse la demanda turística han incrementado de forma vertiginosa. En el ámbito de los viajes, los intercambios sociales, culturales, económicos, políticos se generan porque se cuenta con medios de transporte. El transporte entonces, se convierte en una pieza relevante dentro de las actividades

turísticas y ha estado incluido a lo largo de la historia, desde hace mucho tiempo se ha necesitado de diversas clases de transporte para el traslado de las personas en diferentes direcciones, pero no es sino con la inclusión del sector turístico en la economía de los Estados en que se empezó a hacer notorio el requerimiento de tener en cuenta al transporte y a sus diversos tipos como un elemento para que se desarrolle la actividad turística.

La actividad turística ha vivido un gran apogeo en los últimos años, mostrando cifras que se incrementan de manera incesante, es por ello que es posible considerarla como una de las actividades centrales de la economía debido a su gran capacidad para producir riqueza. Entre los tipos más relevantes del turismo, como el menos investigados tenemos al turismo urbano o turismo de ciudad, las urbes agrupan las actividades sociales, económicas y políticas; como producto se encuentran dotadas por espacios lúdicos que son patrimonio propio, desarrollar políticas de movilidad sostenible favorece el desplazamiento y la accesibilidad de forma sencilla de los turistas en tanto que les permite descubrir mayores atractivos de las urbes.

A nivel del turismo y dada su naturaleza innata, desarrollar políticas sostenibles que promuevan el acceso mediante distintos medios de transporte y una apuesta valiosa por un sistema de movilidad que procure desplazamientos intra urbanos constituyen pieza fundamental del decálogo para la competitividad en turismo de los destinos urbanos; y por ello el transporte principalmente el sistema público se emerge como un elemento necesario para acompañar esta competitividad. Ante ello no se debe dejar de vista que el turismo se alimenta de dos componentes principales, como vienen a ser el paisaje y el tiempo; viniendo hacer la movilidad el componente que los une. Siempre que una persona decida movilizarse no precisamente es únicamente para transportarse de un lugar hacia otro, es posible además que necesite realizar una utilización distinta de su tiempo más vinculado al placer de conducir un vehículo, andar en bicicleta caminar, etc. Dicho placer es el que usan diversas

empresas turísticas como valor para hacer un descubrimiento de la ciudad, el recorrido que se realiza es una opción que además toma partido del placer de vivir el turismo.

Es verdad que el uso intenso de ciertos espacios que se consideran turísticos en las urbes aumenta la problemática de movilidad entre los residentes y los turistas. La movilidad en contextos turísticos muestra una gama de particularidades cuya problemática necesita muchas soluciones numerosas veces distintas de las deseadas o posibles en entornos normales. Asimismo, como los productos del turismo tienen tendencia en la diferenciación las soluciones deben precisar grados de ajuste para los casos concretos que requieran un estudio pormenorizado de cada caso.

En la actualidad el escenario de variación de inclinaciones en el turismo y el hecho de ofertar un producto turístico con calidad como elemento que diferencia ante nuevos destinos turísticos, es un requerimiento para asegurar la supervivencia; una inadecuada gestión de movilidad puede conllevar a devaluación y deterioro de los atractivos turísticos, en tanto que una buena gestión de la movilidad implica añadirle valor e inclusive la opción de aumentar de forma positiva esa diferenciación. Asimismo, los contextos turísticos son esas pocas ocasiones en que es total la coincidencia del interés económico con la mejoría en la calidad del medio ambiente. Una gestión sostenible de movilidad puede garantizar el ofrecimiento de productos turísticos de calidad mitigando los impactos que el modelo turístico de conglomerados ha generado sobre el ambiente en un círculo cerrado que no tiene fin y que no parece tener otra solución que el ahondamiento ante la competencia de otros contextos que poseen gran calidad ambiental y asimismo de costos más económicos; la proximidad simple a los mercados que emiten ya no constituye una garantía para el triunfo.

El transporte para las personas entre destinos equidistantes de una urbe necesita en buena parte de los casos de medios de transporte motorizados. Siendo los sistemas de transporte elementos

imprescindibles de la estructura económica, social y física de un espacio urbano en las grandes y medianas ciudades, los sistemas de transporte poseen un papel relevante en la movilidad de la población, sea en zona urbana suburbana. El mayor desafío al momento de la planeación de los sistemas de transporte público radica en garantizar un sistema económicamente eficiente y operacional y debidamente incorporado al entorno inmediato.

Para movilizar a los turistas de los espacios turísticos, las medidas son en muchas ocasiones distintas de las que se tienen en las urbes normales. A modo de ejemplo, para promover el transporte colectivo resulta bastante eficiente implementar de parte de los operadores turísticos y hoteleros servicios de autobús directo o de recolección, desde los puntos donde ingresa el visitante hacia su centro donde se aloja y desde estos a numerosos destinos de atracción turística. No sirve de mucho contar con instalaciones infraestructura y servicios si no existen medios de transporte para que el turista pueda movilizarse e ir al sitio requerido. Sólo por un instante se adentra en el mundo fantástico e imagina un atractivo turístico en donde sus necesidades como turista estén satisfechas y si no se contará con el sistema de transporte entonces cabe la pregunta: los transportes sean estos acuáticos, terrestres, aéreos o espaciales son pieza indiscutible de la actividad turística debido a que posibilitan la interrelación con cada uno y todos los integrantes primordiales de la industria turística como son los centros de atractivo turístico, los alojamientos, agencias de viajes y otros vinculados, siendo que todos ellos son parte del mundo turístico.

Las vinculaciones del sistema de transporte al segmento del turismo son irrefutables, es por ello que su interrelación es preponderante o determinante, porque el turismo es indisoluble del viaje y de esta actividad depende su existencia. Esto ha posibilitado grandes impactos de desarrollo y crecimiento del sector turismo, por cada uno de los medios de transporte sean privados o públicos se persigue el confort, la economía, la rapidez; la persona se ha enfocado en la investigación de



cómo conseguir que el turista se sienta a gusto cuando viaja, por dichas razones la relación que existe del turismo y el transporte es un binomio indisoluble, para que mediante este se pueda conseguir que los turistas logren desarrollar las actividades pertinentes; por ello los medios de transporte contribuye de forma elemental con el sector turismo.

Normalmente elegir un medio de transporte u otro distinto producirá una afectación en diversos factores tales como el tiempo que se dispone para el viaje, la distancia que haya que recorrer, la importancia que se le otorga al confort y la seguridad, el precio de los diferentes servicios en los que se pueda escoger, las combinaciones que existen; así como otras relacionadas a ellas. Por ello, son necesarias medidas de control y regulación del tráfico que busquen minimizar la velocidad e intensidad de los sistemas de transporte para lograr más mayor confortabilidad y utilización segura de los espacios públicos, dichas medidas son principalmente requeridas en los centros de turismo puesto que los impactos nocivos que produce el vehículo particular no se aceptan en lugares a donde asiste por placer únicamente y las medidas deben ir más lejos pudiendo abarcar el cierre total o temporal del tráfico en ciertos espacios tales como zonas monumentales, cascos urbanos, playas, etc. El mejoramiento y protección del transporte público como componente central de la movilidad urbana y suburbana en reemplazo del auto, la disminución de la contaminación y el ahorro de energía en el sistema de transporte, el mayor uso de la bicicleta, el control del tráfico, constituyen ciertas medidas que se encuentran en posibilidades de todos.

En el caso de Cajamarca la problemática del sistema de transporte de la ciudad está caracterizado de forma central por desorden y el caos que producen las diferentes clases de medios de transporte como son combis, taxis, moto taxis, autos. Las estrategias para tratar de dar solución a este problema de lado de las autoridades constantemente han tenido obstinación del lado de los transportistas quienes consiguen sus metas en contubernio con determinados sectores políticos. La ciudad de Cajamarca no cuenta con un documento técnico denominado «Plan de

gestión en movilidad urbano sostenible de Cajamarca, donde se presente una descripción del estado situacional del sistema de transporte urbano. Durante el periodo del 1995 al 2000, el parque automotor de vehículo experimentó un incremento del 30%, debido a que la cantidad de vehículos aumentó de 1,225 en el año 2000, hasta 2, 861 para el 2009. De los diversos medios de transporte se puede destacar el elevado número de vehículos, cuya cantidad se triplicó para el 2013.

Los servicios de taxi han migrado hacia la periferia de la ciudad debido al predominio del número de moto taxis, la problemática del transporte también se ve afectada por una inadecuada configuración del sistema vial, el cual se caracteriza por ser lineal e incompleto (falta de pavimentación y la presencia de centros a tractores como: centros comerciales, centros de salud, mercados y centros educativos). Esto genera la desarticulación de varias vías de la ciudad con otras zonas (sectores de la periferia), ocasionando a su vez que los vehículos menores se vean obligados a concentrarse hacia el centro de la ciudad, con el consiguiente incremento del congestionamiento del tránsito producido en especial por las motos taxis.

Por consiguiente, la problemática local causada por el sector transporte es principalmente por el mal planeamiento de rutas, paraderos informales, incumplimiento de rutas y terminales establecidos y el deficiente monitoreo y control ha hecho del transporte urbano uno de los problemas más álgidos que tiene la ciudad de Cajamarca, teniendo consecuencias negativas en el turismo. El tamaño del parque automotor de Cajamarca se ha incrementado en gran medida generando una variada problemática que a la fecha resultan difíciles de resolución; problemas como el congestionamiento vehicular, la agudización de la contaminación del ambiente, y el incremento de accidentes de tránsito generados principalmente por los conductores informales y básicamente por una pobre cultura peatonal. La agudeza de la problemática vinculada a la circulación vehicular ha llevado a sectorizar el tránsito de moto taxis y transporte urbano, restringiendo su ingreso a la zona monumental

buscando de esta manera reducir el tráfico. Aunque más eficaz resultaría la promoción del uso de medios alternos, no motorizados, de transporte urbano, como lo son la bicicleta o el transporte peatonal.

Por ello se debe buscar promover un modelo alternativo de transporte urbano bajo los principios de sostenibilidad, universalidad y competitividad, que permita acceder a los destinos turísticos, las actividades, los servicios y los productos de forma eficiente; por tanto, el gobierno local, así como la empresa privada debe desarrollar escenarios turísticos más sostenibles mediante la mejora de la planificación y el diseño de sistemas de transporte urbano.

## **1.2.Trabajos Previos**

Velásquez (2015). En su Tesis: *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, Tesis para Optar el Grado de Doctor en Urbanismo, Universidad de Barcelona; manifiesta que el requerimiento de movilidad es en buena parte, producto de las formas de organización del espacio que asumen las sociedades. Pero además dichos modelos están en función al progreso de los sistemas de transporte que promueve la movilidad. La corta relación que existe entre el modelo territorial y el requerimiento de movilidad en la urbe le otorga a la planificación suma relevancia en el instante del desarrollo de políticas pasadas en el transporte. Los programas respecto del requerimiento de movilidad no ofrecen únicamente respuestas para reducir el desplazamiento en sistema de transporte, sino que además buscan un verdadero cambio hacia otra clase de modelos de movilidad sostenible. Dichos modelos deben asegurar la protección del ambiente urbano conservando la cohesión social, la calidad de vida de las personas no afectando su desarrollo y crecimiento económico.

Suárez, et. al (2011). En su Tesis: *La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; sostiene que actualmente, el transporte en la ciudad posee un rol principal en la organización social y económica de las urbes y espacios de población. Desde este enfoque, toma gran importancia

ordenar los modelos que promuevan un escenario que asegure la economicidad y fluidez de la movilidad de su población. La demanda social de movilidad es creciente debido a la creciente dispersión urbana. El requerimiento de la sociedad por movilidad aumenta como consecuencia del incremento de la expansión urbana, de esta forma la trascendencia de la movilidad en la ciudad se pone de relieve desde variadas aristas que van desde la sostenibilidad del medio ambiente hasta la competitividad de una urbe yendo en su trayectoria por la variación productiva y los nuevos modos en que se organiza el trabajo. El uso del transporte público, asimismo incide en la reducción de la congestión vehicular, influye en los requerimientos de espacio para estacionarse quitando además este modo de ocupación del espacio público probabilidades a la vida en la ciudad.

Möller (2003). En su Tesis: *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*, Tesis para Optar el Título de Doctor en Ciencias Sociales Aplicadas, Universidad del Valle; precisa que el punto de inicio para analizar la actual situación en los sistemas de transporte urbano que expresa la insostenibilidad basado en aspectos sociales, ambientales y económicos de los nuevos campos de desarrollo en el área del transporte de personas en Cali. El problema medioambiental sigue estando enfocado en los graves niveles de contaminación de la atmósfera y del ruido que produce afectación en la salud de las personas y que favorece los altos niveles de estrés y de agresividad en la urbe. Desde la perspectiva social, la organización actual del transporte en la ciudad se vuelve insostenible puesto que promueve la exclusión de gran parte de la población del derecho a tener libre movilidad basado en aspectos equitativos para las personas de menos ingresos, un 60% de hogares de Cali que residen en condiciones de pobreza en el año 2003 no han podido gestionar el pago del sistema de transporte colectivo y los buses, no pudiendo transportar a las personas discapacitadas ni ancianas. En el aspecto económico, el sistema genera enormes pérdidas debido a los accidentes, los

congestionamientos y la reducción de la productividad a causa de los viajes largos.

Escobar (2015). En su Tesis: *Propuesta de un plan de gestión de movilidad turística enfocado en la integración del uso de la bicicleta, a favor del desarrollo del turismo en la ciudad de Quito*, Tesis para Optar el título profesional de Magíster en Gestión del Desarrollo del Turismo, Universidad de Especialidades Turísticas; manifiesta que buena parte de las urbes del planeta buscan alcanzar una movilidad sostenible ya que así se puede lograr beneficios sociales y ambientales, por lo que se trabaja para lograr que los desplazamientos diarios de las personas e intercambios comerciales no perjudiquen el medio ambiente, siempre en concordancia y equilibrio con la cultura de cada pueblo. En la ciudad de Quito, la movilidad sostenible no ha conseguido apoyo suficiente para que pueda desarrollarse en su totalidad, si bien existen iniciativas como la BiciQuito, aún falta poner en marcha muchos programas y proyectos, e incluirlos en la actividad turística, por lo que se plantea desarrollar un turismo sostenible basado en el uso de la bicicleta.

Castro (2014). En su Tesis: *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del Valle de México*, Tesis para Optar el Grado de Maestro en Proyectos para el Desarrollo Urbano, Universidad Iberoamericana; dice que de seguir las tendencias actuales en tema de planificación urbana en la ZMVM, el modelo de movilidad actual, constituye un elemento que seguirá coadyuvando a un crecimiento desbalanceado de la urbe que se caracteriza por altas consecuencias sociales y económicas y de salud pública que tienen repercusión en la calidad de vida de los pobladores. Teniendo en consideración, que el hecho de la movilidad urbana se da de acuerdo a la distribución en el espacio de las actividades que son realizadas fuera y dentro de la ciudad y su vinculación con el sistema de transporte, se procedió a buscar las teorías que sustentarán los principios del desarrollo de las urbes, de las estructuras urbanas, la difusión de las ciudades y su dispersión, el crecimiento de las regiones y el transporte; así como los conceptos fundamentales de la economía de la ciudad.

Rivera (2015). En su Tesis: *El uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para Lima Metropolitana. Recomendaciones desde un enfoque de movilidad*, Tesis para Optar el grado de Magíster en Gerencia Social, Pontificia Universidad Católica del Perú; sostiene que el transporte en la Ciudad de Lima es predominantemente informal y con gran carencia de educativa; un segmento significativo de conductores no posee la capacitación vial necesaria y tampoco se cuenta con sistemas fiscalizadores efectivos. El caos el sistema vehicular genera un excedente en costos para el país de más de US\$6,000 millones por año, provocado de forma central debido a que las personas no tiene la posibilidad de hacer horas adicionales o extras de trabajo o vincularse con otro tipo de actividades debido al tiempo que demandan trasladarse de un lugar hacia otro fundamentalmente en Lima Metropolitana. La congestión del tránsito vehicular produce que se generen situaciones estresantes en las personas, contaminando el ambiente y malgastando un mayor consumo de energía; como consecuencias finales se tiene una disminución en la calidad de vida de la población, viéndose afectada su salud por los componentes manifestados, una reducción del espacio público debido a fundamentalmente a la utilización indebida de los mismos de parte de los conductores de vehículos privados y públicos, un crecimiento en el gasto social vinculado con el problema en cuestión. La movilidad de la ciudad debe promover la integración de los medios tradicionales como son el transporte público y los vehículos particulares con propuestas novedosas, sostenibles e inclusivas como espacios para permitir la circulación de bicicletas y peatones.

Cavero & Fernández (2015). En su Tesis: *Gestión de transporte sostenible y diseño geométrico de ciclo vía que interconecte la estación Aramburú del Metropolitano y la estación San Borja Sur del Metro de Lima*, Tesis para Optar el Título de Ingeniero Civil, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas; asevera que el flujo de vehículos ha incrementado no únicamente en las principales avenidas, sino además en las calles alternas por vehículos privados y de transporte público,

puesto que el parque de automotor en nuestro país se ha incrementado en los últimos tiempos; por este motivo urge la implementación de otro tipo de alternativas para transporte particular que sirva como referente al transporte público para hacer frente a dicha problemática y buscar crear un plan de transporte sostenible. La municipalidad de Lima de acuerdo con otros municipios distritales han estado intentando la creación de programas motivando al ciudadano a que haga uso de otra clase de transportes como son las bicicletas, con la finalidad de lograr una alternativa al transporte público y privado; el flujo de bicicleta en zonas urbanas y rurales en las urbes, es una alternativa viable ante la circulación automovilística, por motivos de salud y económicos, la bicicleta se constituye en una gran opción para solucionar el tráfico de vehículos.

Nakayo (2014). En su Tesis: *Elementos que conforman el servicio de transporte terrestre para el desarrollo de la competitividad del destino turístico Trujillo*, Tesis para Optar el Título de Licenciada en Turismo, Universidad Nacional de Trujillo; precisa que las organizaciones de transporte terrestre son pieza principal para la actividades turísticas, sin estas no podría realizarse dicha actividad, por tanto hay una relación muy fuerte entre el turismo y el transporte; el objetivo de los medios de transporte en el sistema turístico es la de posibilitar la movilización del turista desde su lugar de partida hasta su destino final el mismo que haya escogido para disfrutar de sus vacaciones, así como su retorno al punto inicial. La investigación es de gran relevancia para que las empresas dedicadas al transporte público hagan una intervención de forma apropiada y correcta en las debilidades que muestran sus servicios al turista de acuerdo con los indicadores de competitividad y puedan asumir las acciones requeridas que se traducirán en un mayor incremento de flujo turístico. Por ello, se debe realizar capacitaciones permanentes al personal que labora en las empresas de transporte, autofinanciadas por ellas para tomar conciencia de la relevancia que posee el marketing turístico del destino de Trujillo y su aporte para dichas empresas.

Peláez & Saavedra (2017). En su Tesis: *Puesta en operación del sistema de telecabinas Kuélap para incrementar el turismo receptivo en el corredor turístico Chachapoyas - Fortaleza de Kuélap*, Tesis para Optar el título profesional de Licenciados en Comercio y Negocios Internacionales, Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo; señalan que tras la ejecución del proyecto Sistema de Telecabinas Kuélap, que consistió en la implementación de un sistema de transporte aéreo conducido por telecabinas entre el distrito de Tingo Nuevo y la Fortaleza de Kuélap en Amazonas, el cual está enfocado en la mejora y optimización de las condiciones de acceso a Kuélap. Y, por consiguiente, el Gobierno se ha trazado una meta de triplicar el número de visitantes que llegan al complejo arqueológico cada año. Es decir, pasar de 55 mil visitantes (2016) a cerca de 120 mil turistas (entre nacionales y extranjeros) a partir del 2017. En tal sentido, la aplicación de planes y proyectos que optimicen la calidad de los servicios de turismo, resultan instrumentos indispensables para incrementar la demanda turística efectiva o potencial, y de la oferta turística que no únicamente debe estar adecuada a los requerimientos propios de la demanda, sino que además debe ofertar más y variadas probabilidades de elección, ofreciendo a los turistas un servicio de calidad; apostando por el mejoramiento continuo con el fin de posicionarse como un destino conocido por la calidad de su producto turístico.

Cosavalente & Torres (2014). En su Tesis: *Causas que determinan el deficiente servicio de transporte terrestre que brindan los operadores turísticos del distrito de Tarapoto, Provincia de San Martín, Región San Martín-2014*. Tesis para Optar el Título Profesional de Licenciado en Administración en Turismo, Nacional de San Martín; expresan que el servicio turístico de transporte por tierra es pieza clave del ciclo turístico y se encuentra definido como un primordial servicio para garantizar las actividades turísticas. Por este motivo, es que el proceso orientado a la mejora del servicio de transporte por tierra se origina, con el afán de señalar las deficiencias del servicio de transporte que ofrecen los operadores turísticos en el distrito de Tarapoto, puesto que los



operadores de turismo deben ofrecer un servicio óptimo en todos los segmentos e inclusive en el transporte turístico. Asimismo forma una industria de servicios que posibilita la vida en las urbes, los estados y toda sociedad en general; el transporte es un componente muy imprescindible dentro de las actividades turísticas y se encuentra desarrollado dentro de la historia, desde tiempos inverosímiles se ha necesitado de diversos modos de transporte para el traslado de personas en distintas direcciones; no obstante, cuando se incluye el turismo en la economía de las naciones es que se percibe el requerimiento de tener en consideración al transporte y sus diversos tipos como un elemento para que se desarrolle la actividad.

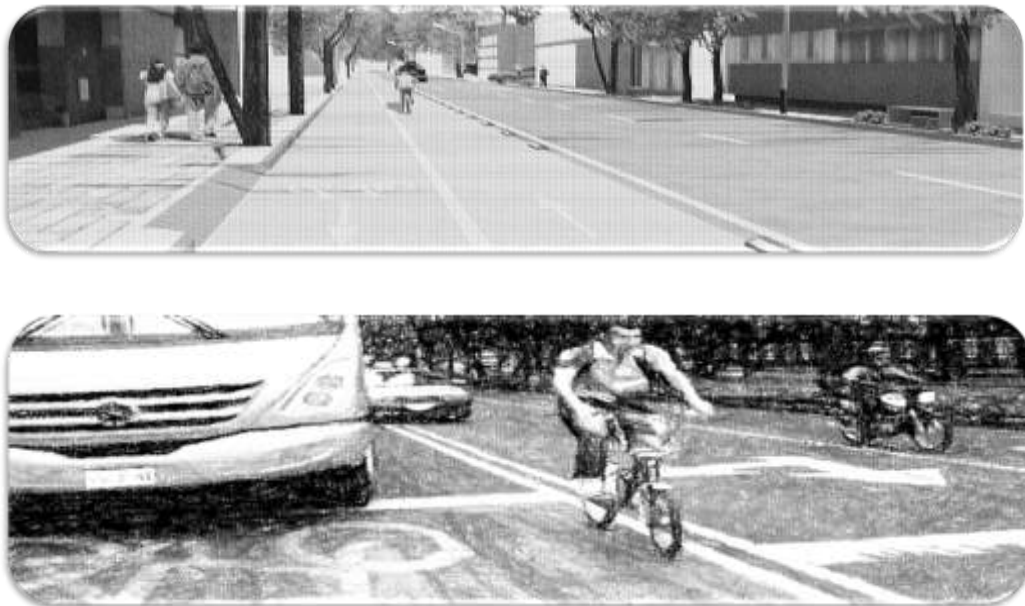


Figura 1: Situación actual de la problemática de transporte.

Elaboración propia.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

#### **1.3.1. Gestión de la movilidad urbana sostenible**

La gestión de la movilidad intenta favorecer el transporte sostenible y la gestión en el requerimiento de la utilización de autos a través de la variación en el comportamiento y la actitud del viajero. La pureza de la gestión de la movilidad son las denominadas medidas blandas como la

comunicación y la información, organización de los servicios y la coordinación de actividades entre los distintos actores involucrados. Con frecuencia, dichas medidas blandas colaboran con la mejora de la eficiencia de las medidas duras que se aplican en el transporte de la ciudad (EPOMM, 2008).

Las medidas de gestión de la Movilidad no necesitan de forma necesaria ampulosas inversiones financieras pudiendo tener una alta vinculación costo-beneficio. La gestión de la movilidad urbana sostenible brinda herramientas para gestionar los diferentes dimensionamientos de la movilidad urbana sostenible mediante un enfoque integral y multidisciplinario. Es preciso una gestión de la movilidad urbana con escalas locales que considere una visión integral de las políticas locales permitiendo disminuir los impactos negativos que se asocian con el transporte mejorando con esto la calidad de vida de sus habitantes y contribuyendo al desarrollo sostenible de la ciudad (EPOMM, 2008).

Sánchez (2014), señala que los puntos fuertes que pueden conceptuar como cualidades positivas de la personalidad que pueden accionar organizando y dirigiendo el comportamiento propio. Se presentan como cualidades fijas que se vuelven a repetir en el transcurso del tiempo y en distintos contextos desarrollándose o modificándose desde la interacción de las personas con su entorno propio.

E-Cultura Group (2017), define la insuficiencia como la falta, carencia o privación de suficiencia, idoneidad, capacidad, competencia o aptitud de algo. Escasez, concisión, brevedad, estrechez o pequeñez de algo. Incapacidad o inhabilitación parcial o total de un órgano para realizar sus respectivas funciones.

Cathalifaud & Osorio (1998) viene hacer una metodología para construir modelos de sistemas de la sociedad que sugiere técnicas y procedimientos para la utilización de lenguajes formales, teniendo en consideración en este tipo a sistemas sociológicos, socioeconómicos y

psicológicos pudiendo ser aplicados además las técnicas a sistemas ecológicos.

La Gestión de la Movilidad Urbana Sostenible parte de un punto de vista integrador respecto a los componentes que se deben tomar en consideración cuando se planifica la movilidad en la urbe de manera eficaz, teniendo en cuenta maneras de desplazarse más sustentables. Constituye definitivamente el modo en que se potencian las formas de transporte haciendo compatible el crecimiento económico, la cohesión social y la protección del medio ambiente, fomentando así una mejor calidad de vida de los habitantes (Eadic, 2018).

#### **a. Movilidad**

Hace mención a las personas que se movilizan de un espacio a otro, y no a los sistemas de transporte que son las herramientas que promueven que dicho desplazamiento se realice. No obstante, la eficiencia de tecnologías nuevas, da una nueva definición al concepto de la distancia del espacio, la accesibilidad, ubicación y por ello ofrecen nuevos conceptos sobre la movilidad. Es por ello que Pontes (2010) sostiene que la movilidad se encuentra vinculada con la libertad que se tiene para moverse y las probabilidades con las que se accede a los medios requeridos para este objetivo, dicho de otro modo, una movilidad vinculada con la necesidad del individuo de lograr cierto destino y la capacidad del sujeto. El desafío consiste en la resolución de estas necesidades de movilidad de manera eficiente y compatible con la conservación ambiental (Velásquez, 2015).

Se entiende por movilidad a la sumatoria de desplazamientos que realizan las personas para poder acceder a los servicios básicos para sus necesidades diarias. Dicho desplazamiento se realiza mediante el uso de distintos medios que muestran unas características de uso que lo diferencian de forma social. De esta forma, los medios no motorizados poseen una relevancia total, los transportes colectivos de uso, democráticos y los transportes privados. Dicha movilidad se mide

mediante una investigación de ida y vuelta por promedio de desplazamientos que las personas hacen en un día común, sin importar la forma de transportarse y por cualquier razón (Ministerio de Medio Ambiente, 2012).

Cabe señalar que la movilidad se encuentra sujeta a los estratos sociales y económicos de la población. Por ello, las limitaciones de la movilidad en una urbe pueden hacer posible la deducción de sus condiciones para acceder a los servicios y bienes urbanos, de manera tal que reduce su calidad de vida. En ese escenario, se requiere la creación de circunstancias idóneas para la movilidad. La planificación de transporte debe estar enfocada a la movilidad de la ciudad, la movilidad es tomada en cuenta como factor indispensable para el funcionamiento de la ciudad actual (Velásquez, 2015).

#### **b. Movilidad sostenible**

Cuando hablamos de movilidad sostenible partimos de la definición de lo conocido por la OECD (2002) como un sistema de transporte sustentable de forma ambiental que no causa perjuicio en el ecosistema, ni en los habitantes y satisface los requerimientos de desplazamiento de las personas. Bickel, et al (2003) añade que una urbe con movilidad sostenible debe asegurar el acceso a todos sus ciudadanos de manera eficaz en todas las zonas urbanas, así como de distintas maneras de transporte. Esta movilidad se genera sin causar riesgo en el futuro del mismo patrón de movilidad.

La movilidad sostenible se encuentra atacada por la planeación urbana así como por la estructura y organización de las urbes. Es así, que la utilización de los diversos modos de transporte, la proporción peatonal que mantienen las urbes o la introducción de la bicicleta son componentes que salen de forma directa de la planeación de la ciudad, puesto que ciertas políticas urbanas se enfocan en una urbe donde se priorice los medios de transporte públicos. En otras urbes se quiere lograr un equilibrio entre transportes motorizados y no motorizados

dirigiendo las propuestas hacia el transporte privado mediante la construcción de infraestructuras viarias amplias. Estas opciones ciudadanas en general necesitan un diseño y planeación urbana para cada tipo de movilidad, proceso que también debe darse de forma inversa cada modelo de movilidad necesita un modelo de urbe (Velásquez, 2015).

La movilidad urbana encierra un cúmulo de acciones y procesos tendientes a lograr una finalidad que es la utilización de forma consciente de los medios de transporte. En sí, hablar de movilidad sostenible es hacer referencia a variedad de tendencias, acciones y cambios al mismo tiempo. La movilidad sostenible promueve la movilidad segura, eficiente, equitativa, participativa, saludable y competitiva apoyándose en tres ejes: mejora la diversidad y la densidad de la utilización del suelo en la ciudad, apoya la planificación urbana con el objetivo de realizar una distribución equitativa del uso del suelo, aumenta los viajes peatonales en transporte público y bicicleta, emplea de modo primordial la utilización de medios no motorizados para desplazarse en distancias menores a 10 km, reduce velocidad, intensidad y cantidad de estacionamientos para autos, deja de promover la construcción de mayores áreas para parqueos de autos y deja de promocionar la venta de automóviles (Monzón & Rondinella, 2010).

En la Figura 1, se muestran los ejes en que se afianza la movilidad sostenible:



*Figura 1: Pilares de las estrategias de la movilidad sostenible*

Fuente: Monzon & Rondinella (2010).

### **c. Movilidad urbana sostenible**

Actualmente, el transporte de la ciudad tiene un rol fundamental en la organización social y económica de las urbes y de sus grupos de población (Balboa et al, 2014). Desde dicho enfoque toma una singular importancia ordenar los modelos que articulan un escenario que asegure la economicidad y fluidez del desplazamiento de la población. El requerimiento social de movilidad ha aumentado como consecuencia de que la dispersión urbana crece. De esta manera, la relevancia de la movilidad se manifiesta desde variadas aristas que ocupan desde la sostenibilidad del medio ambiente hasta la competitividad de la urbe, pasando por la variación productiva y los nuevos modos en que se organiza el trabajo (García, 2008).

Asimismo, índices como la calidad del transporte público en la ciudad componen la categoría de capital físico de los indicadores de competitividad total de una urbe, comprendida está como la capacidad que tiene la ciudad para promover atracción de negocios, capital, talento y turistas. Un alto grado de congestión influye significativamente en una imagen negativa y en un acceso deficiente a los puntos centrales de la ciudad. Por ello se necesita desarrollar investigaciones para prever la demanda, asimismo diversificar la oferta de transporte, procurando generar una desconcentración urbana de los sitios que promueven mayor interés (Suárez, et al. 2015).

Últimamente se ha incrementado la preocupación ante la degradación progresiva del espacio público en la urbe. Dicho deterioro se encuentra producida por la utilización de forma indiscriminada del vehículo privado, y la diaria precarización del uso peatonal sin una calidad ambiental que le posibilite el disfrute de la ciudad. Esto necesita una rápida intervención de los entes de gestión pública en las dos direcciones. Por ese motivo, los planes de movilidad urbana sostenible se han vuelto en una de las principales herramientas para canalizar estas intervenciones, aunque adolezcan de medidas vinculadas a la financiación (Suárez, et al. 2015).

En la movilidad de la ciudad no se puede discutir que la ineficiencia del vehículo particular como medio de transporte, pudiéndose precisar distintas razones que sostienen esta afirmación, entre los que conviene señalar el bajo índice de ocupación, un bajo grado de uso y un alto consumo de energía, con los efectos ambientales que esto acarrea. Las medidas de requerimiento de transporte urbano sostenible deben estar afianzadas por los grupos locales interesados. Es notorio que el transporte causa afectación directa a las personas y consecuentemente, está se encuentra en la disposición de sugerir propuestas que se encuentren enfocadas en la mejora del servicio y en la reducción de la contaminación ambiental. Resultaría muy interesante enfocar el debate al nivel de políticas especiales que no estén circunscritas a promover el transporte público ante el privado, sino que abarque más espacio presentándose propuestas especiales dirigidas a la mejora de la movilidad en las ciudades. Entre las acciones prioritarias y urgentes a realizar cabe precisar el establecimiento de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, sugiriendo como finalidad primordial la permuta en la repartición de las formas de transporte, con más participación de que tengan más eficiencia (Suárez, et al. 2015).

#### **d. Movilidad urbana**

La movilidad urbana, se entiende como el deseo o el requerimiento de las personas de moverse, en ese sentido constituye un derecho social que es prioritario garantizarlo y preservarlo de manera equitativa. De acuerdo con el Informe de Valladolid (2005), las personas sin excepción alguna poseen derecho a contar con las mínimas condiciones para que los espacios urbanos e interurbanos sean equitativos y aptos para la movilidad interna y externa de todas las personas que residen en el territorio. Pero en los últimos tiempos, como resultado de la dominación total del vehículo particular frente a otras maneras de transporte y de la progresiva expansión de la ciudad, que aparta con mayor magnitud las áreas residenciales de los centros laborales, comerciales, recreacionales; ejercer este derecho se ha vuelto la causa de muchos problemas que hoy padecen las urbes, al mismo tiempo que los modelos

de movilidad que se han instaurado son materia de conflicto y desigualdad entre las personas (Mataix, 2015).

Dicho de otra forma, con mayor frecuencia la movilidad de las urbes se está enfocando en la incorporación de aspectos de sostenibilidad para conseguir un balance entre los requerimientos de movilidad y accesibilidad que posibilite a las personas el disfrute de la urbe, con movilizaciones seguras y que ahorran tiempo y energía, a la vez que favorecen la conservación del medio ambiente, el desarrollo económico y la cohesión social (Mataix, 2015).

La movilidad en la ciudad es un requisito indispensable de los ciudadanos que debe satisfacerse y realizarlo de forma que el esfuerzo que necesiten para los desplazamientos requeridos en el acceso a servicios y bienes no afecte de forma negativa su calidad de vida y sus probabilidades de desarrollo cultural, económico, educativo, social de los mismos. De otro enfoque, respecto a la necesidad primordial, la movilidad urbana es además un derecho imprescindible que debe estar asegurado, en equidad de condiciones a todas las personas sin diferencias que deriven de su poder adquisitivo, su condición psíquica o física, edad, género o de cualquier otra índole (Mataix, 2015).

#### **e. Políticas de movilidad sustentable**

Sánchez & Wilmsmeier (2005) han analizado con mucho ímpetu durante el transcurrir de los años, que el crecimiento y desarrollo económico han generado un incremento básicamente paralelo y en algunos casos mayor de la movilidad, sea de las personas como de sus bienes, la movilidad se ha visto canalizada en diferentes maneras de transporte que existen de acuerdo al reparto que satisface una disponibilidad efectiva de ofrecimiento de transporte y a decisiones personales promovidas por el costo beneficio de la alternativa. Al mismo tiempo es bastante sabido que entre los elementos que desencadenan la regresión en el medio ambiente que vive nuestro mundo están la industria, energía y transporte, el último señalado tiene un esencial e importante rol en la



contaminación de la atmósfera y en los cambios climáticos, actualmente el transporte tiene responsabilidad en el 28% de las emisiones de  $\text{CO}_2$  componente central que causa el efecto invernadero y absorbe el 40% del consumo energético del planeta.

La movilidad sostenible da prioridad a la accesibilidad y proximidad encima de la movilidad y el transporte buscando un modelo para que la ciudad sea más compacta y que tenga la capacidad para la satisfacción de las necesidades de la población, promoviendo desplazamientos autónomos y cortos, discriminando de forma positiva el transporte colectivo, con mayor eficiencia en el ahorro energético, social, ambiental y económico que el vehículo particular y dando un especial tratamiento a los espacios públicos donde el peatón es el principal actor (Mataix, 2010).

El modelo actual de movilidad, que se basa en la utilización intensa del vehículo particular, colisiona de forma frontal con los cimientos del desarrollo sostenible; puesto que causa afectación de forma negativa en la salud humana y en la calidad de vida de la población, en el ambiente y el desarrollo económico, dependiendo de forma estrecha de un recurso poco renovable, el petróleo bastante próximo a agotarse. Ante dicho contexto, muchas ciudades apuestan por una mejor sostenibilidad esto ha conllevado a que adopten políticas de movilidad sostenible, con la finalidad de buscar la reducción en las emisiones que contaminan, minimizando la presión del auto en las urbes, reforzando los principios de equidad y favoreciendo las formas de movilización más armónicas con el ambiente (Mataix, 2015).

Por esto, se usan los conocimientos y técnicas desarrollados como resultado de las etapas previas promoviendo la utilización de tecnologías poco contaminantes en el sistema de transporte privado y público. En general, dichos esfuerzos se orientan a buscar solucionar los problemas recurrentes: la política de movilidad sostenible intenta favorecer una transformación en el pensamiento que posibilite la modificación de las pautas de la movilidad existente en aquellos componentes que la

vuelven insostenible, principalmente en el rol protagónico del vehículo (Mataix, 2015).

Las políticas de movilidad sostenible se encuentran en marcha y numerosas urbes, inclusive existen distintas instituciones internacionales y cadenas de ciudades que comercializan experiencias en innovación y grandes bancos de datos de buenas prácticas. Todas estas agrupaciones están favoreciendo la ampliación de una cultura nueva entre los precursores de la movilidad urbana. En numerosas urbes y zonas de la ciudad se vienen desarrollando los llamados Planes de Movilidad Urbana Sostenible, que son mecanismos de acción coordinada, no sectorizada, donde es posible la aplicación de distintas clases de herramientas jurídicas, de planificación, de fiscalización, cadenas de ciclistas, transporte público, y otros similares; para garantizar la relación del cúmulo de políticas particulares de movilidad y planificación urbana. En el marco de la Agendas 21 Locales además se usan distintas herramientas de dinámica social para lograr la participación de la colectividad en las políticas sostenibles de movilidad urbana, a través de pactos o foros para la sostenibilidad, que agrupan a ciudadanos, municipios, colectivos sociales, empresarios, y otros interesados. (Mataix, 2015).

#### **f. Plan de movilidad urbano sostenible**

La planeación de la movilidad es un proceso indispensable para la gestión desde el enfoque de la sostenibilidad de las redes de transporte en cierto territorio. Para esto, es preciso que esté planeamiento sea armónico con la organización territorial y urbanística, debido a que la decisión técnica y política que se tome incidirá de manera frontal en las pautas y los hábitos de movilidad de las personas. La finalidad viene a ser la garantía del derecho a la movilidad sostenible y segura de la población, reduciendo su dependencia del vehículo particular, avanzando hacia la implementación de servicios colectivos de transporte y fomentando el acceso peatonal, mediante bicicletas y sistemas de utilización más eficaces que el vehículo (Cavero & Fernández, 2015).

Plan de movilidad urbana sostenible quiere decir que se debe planear más en función de la persona que en función del tráfico y de los vehículos motorizados. El plan expresa un mensaje emocional que se basa, a modo de ejemplo, en la finalidad de mejorar la calidad del espacio público o mejorar la seguridad para los niños. Un plan de movilidad urbana sostenible presenta como finalidad la creación de sistema de transporte sostenible desde:

- Garantizando el acceso de todas las personas a los centros laborales y a los servicios
- Mejorando la seguridad de las personas
- Reduciendo la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético.
- Aumentando la efectividad y la eficiencia de costos del transporte de mercancías y pasajeros.
- Haciendo más interesante y mejorando la calidad del contexto de la ciudad (Cavero & Fernández, 2015).

Se pueden definir como Planes de movilidad, a los estudios sociales y urbanísticos que poseen por finalidad ordenar de manera urbana las distintas clases de transporte con el objetivo de conseguir una movilidad sostenible, una utilización balanceada de los modos de transporte y menos vinculación al vehículo particular. Las funciones son:

- a) Asistir con un modelo de transporte y movilidad más balanceada y armónica con el ambiente natural.
- b) Otorgar rol protagónico al peatón,
- c) Recobrar la importancia de las calles como espacios públicos
- d) Promover la utilización del transporte colectivo y otros tipos de transporte que no necesiten de la utilización del vehículo particular.

Esto quiere decir, que el subsistema peatonal y vial para la sostenibilidad es ese que contiene estándares y diseños que reducen los grados de accidentabilidad permitiendo desplazamientos idóneos de la población con movilidad reducida, asimismo, priorizando la inversión en los

transportes no motorizados y usando herramientas como la clasificación vial para un mayor uso de la infraestructura que se posee (Velásquez, 2015).

#### **g. Movilidad urbana y desarrollo sostenible**

El concepto desarrollo sostenible o sostenibilidad se formalizó por vez primera en el informe Brundtland (1987) en dicho documento, el desarrollo sostenible es definido como el desarrollo que busca la satisfacción de los requerimientos de las generaciones actuales sin mayor compromiso de comprometer las opciones de las generaciones posteriores en la satisfacción de sus necesidades básicas. Luego, en la segunda “Cumbre de la Tierra” (1992), fue incorporado a este concepto la noción de que el desarrollo sostenible debe sustentarse en tres ejes: la justicia social, el desarrollo económico y la conservación del ambiente.

El desarrollo sostenible, en ese sentido, no está referido sólo a temas ambientales; sino que necesita comprenderse desde una triple percepción: social, económica y ambiental; usando estos objetivos y definiciones en el territorio de la movilidad, un modelo sostenible de movilidad para la ciudad tiene que garantizar la preservación del ambiente natural, mantener la cohesión de la sociedad y mejorar la calidad de vida de la población favoreciendo su crecimiento económico (Mataix, 2010).

El actual modelo de movilidad de la ciudad no posee dichas cualidades, por el contrario, genera una gama de consecuencias que afectan de forma negativa la calidad de vida de las personas, el ambiente natural y su crecimiento económico, que vuelven insostenibles e inviables estos modos de movilidad, no únicamente para las generaciones posteriores, sino a regular plazo, también para la actual (Mataix, 2010).

#### **h. Transporte Urbano**

El transporte urbano viene a ser todo tipo de transporte de personas que se realice de forma integral en el suelo de la ciudad, se define por la

legislación urbana, así como los que se encuentran de forma exclusiva dedicados a la comunicación entre espacios de la ciudad distintos localizados dentro de un mismo ámbito municipal. El transporte urbano es una pieza fundamental de numerosas urbes triunfantes del siglo 21. Asegura accesibilidad y flexibilidad que otras numerosas tecnologías no pueden hacer frente y puede comprender una gama de finalidades como la accesibilidad, movilidad, sustentabilidad y beneficio económico (Hernández, 2016).

No obstante, las autoridades de la jurisdicción y las empresas proveedoras del servicio de transporte vienen atravesando por muchas situaciones adversas; aun cuando se tiene una aumentada coacción a ofrecer modos de transporte sustentables para los espacios urbanos, asimismo se viene viviendo una etapa de posibilidades de disminución de subvención y una constante subordinación al transporte particular. Equilibrar estos requerimientos en pugna en grupo con las imposiciones de forma indirecta como el incremento en el costo de energías, el incremento de la movilidad social y la transformación demográfica, necesita una evaluación total de la totalidad de componentes (Hernández, 2016).

### **i. Sistema de transporte urbano**

El sistema de transporte viene a ser el cúmulo de modos que posibilitan a las personas y mercancías desplazarse entre espacios geográficos. Posee un papel relevante en la economía y en la distribución del espacio; el territorio y el transporte actúan de forma complementaria, de un lado el transporte expresa los desbalances entre el espacio y el crecimiento económico que se acomoda a la ubicación de los grandes núcleos económicos y urbanos. Un sistema de transporte es un cúmulo de infraestructuras fijas, unidades de flujo y sistemas para el control que posibilitan la movilización de forma eficiente de bienes y personas, satisfaciendo la necesidad humana de moverse. El sistema que utiliza distintos modos de transporte que trabajan de forma conjunta para

transportar usuarios mediante la utilización de la infraestructura, tarifa, itinerario y sistema de certificación habitual (Wikiteka, 2009).

El sistema de transporte en el ámbito espacial abarca tres funciones: conexión de los sistemas productivos, accesibilidad en el espacio y actividad productiva generada por el mismo. Respecto a la accesibilidad, se debe considerar la vinculación entre los componentes del territorio, independientes del requerimiento comunicativo entre estos y la de la definición de accesibilidad como elemento de interrelación entre los puntos del espacio territorial, basado en el poder atractivo de cada zona, lo que permite conectar los componentes del transporte, los de ubicación y la utilización del suelo, mostrando las ventajas competitivas de la zona sobre la fricción que genera el espacio y su alejamiento de otros puntos de la región (Gómez, 2000).

#### **j. Infraestructura transporte urbano**

Para Sánchez & Wilmsmeier (2005), en los amplios estudios que se han hecho por distintos autores se ha producido un profundo y rico debate respecto de la naturaleza del tema y además con vinculación a sus componentes empíricos. Efectivamente, el surgimiento de interrogantes técnicas desde el enfoque econométrico, centralmente por dificultades de identificación, medición y endogeneidad, generó una exhaustiva investigación de la problemática y el uso de técnicas especiales que posibilitaron arribar de forma sucesiva a un grado de aprobación teórica y empírica, en los que se vuelve fundamental la vinculación entre la infraestructura y el grado de beneficio, totalmente legales para aumentos en el resultado del sector privado y público, y sobre ambos, de manera directa e indirecta. La teoría económica del desarrollo y otras disciplinas, de diferente orientación, ha respaldado la vinculación central de estudio, hallando que la incorporación de indicadores de infraestructura del lado derecho de las ecuaciones genera buenos efectos en el incremento del producto.

#### **k. Tipos de transporte sostenibles**

Esta referido a la movilidad sostenible como una clase de desplazamiento a través de caminatas, bicicletas o sistema público. De forma tal, que estos medios de transporte son compatibles con incremento económico y la protección del ambiente, mejoran la calidad de vida de la población; tenemos distintos modos de transporte, en las siguientes líneas se detallará los distintos modos de transporte que existe en la urbe (Cavero & Fernández, 2015).

- **Transportes Masivos:** los cotos y períodos de viaje son componentes que vuelven atrayente a los sistema de transporte colectivo como el Bus rapid transit o tren eléctrico siendo atrayentes opciones a implementar en una urbe puesto que vinculan los puntos alejados de la urbe con su centro (Cavero & Fernández, 2015).
- **Transporte Personal:** está referido a la movilidad sostenible como una forma de desplazarse usando bicicletas, caminando o en transporte público. De forma tal, que dichos medios de transporte sean armónicos con el desarrollo económico y la conservación del ambiente natural y las mejoras en la calidad de vida de la población. Desplazarse a pie es la manera más general de transportarse, resultando la adecuación de las calles una necesidad para el confort y seguridad de los peatones. Las calles que se pueden transitar caminando son el pilar de una urbe sostenible. Otro de los modos de transporte promovido por la población, vienen a ser la bicicleta, esta clase de desplazamientos es mucho más eficiente que la antes mencionada, es poco contaminante y requiere menos espacio que un vehículo. Por ello, alentar la utilización de la bicicleta es indispensable para conseguir que los ciclistas estén seguros cuando transitan las calles, asimismo, reducir el tránsito automotor, a través de una infraestructura apropiada como las ciclo rutas (Cavero & Fernández, 2015).

### **I. Insuficiencias del transporte urbano**

Para Sánchez & Wilmsmeier (2005) las condicionantes del mercado en qué se ofrece los servicios y la infraestructura de transporte son uno de

los componentes centrales para el costo del mismo, debido a que constituyen una pieza indispensable de los costos del servicio. La existencia de nudos críticos, impedimentos físicos e interconexiones dificultosas cambia de forma negativa los modos en que se desarrolla el transporte, volviéndolo más caro e ineficiente.

### **m.Conflictos de la movilidad**

El actual modelo de movilidad urbana o aun llamado la cultura del auto está supeditado al modelo de la urbe de característica expansiva, que produce con mayor frecuencia más requerimientos de movilidad y una movilidad más errante que genera serios y numerosos conflictos que inciden en el crecimiento social y económico, en el ambiente y en la calidad de vida y la salud de las personas. La aguda congestión del tránsito, que genera cuantiosos efectos negativos debido a que produce daños en el ambiente, pérdida de tiempo, resquebrajamiento de la salud generados por contaminación, sedentarización y ruido, excesiva dependencia de los productos petroleros, accidentes de tránsito, variación en la estructura del territorio por la construcción de autopistas y carreteras, afectaciones a la diversidad del paisaje, ocupación del espacio de la ciudad por infraestructuras destinadas al estacionamiento y la circulación de unidades de transporte; pueden ser considerados algunos de estos (Mataix, 2010).

La mayor parte de los problemas que se derivan del actual modelo de movilidad se generan y toleran dentro de las mismas ciudades, no obstante, otros como la emisión de gases de tipo invernadero generan mayor relevancia; y en el plano del espacio, causan repercusiones a nivel mundial, mientras que de forma temporal afectan a las futuras generaciones (Mataix, 2010).

#### **m.1. El consumo de energía**

En la actualidad el transporte es el segmento de actividades que más energía necesita, en mayor cantidad que el comercio, la industria y los sectores residenciales; se destina al transporte un poco más del 40%



total de energía producida, si tenemos en consideración que además del consumo que se deriva por la circulación vehicular, la energía requerida para el mantenimiento, fabricación las unidades y de las infraestructuras, la energía requerida para satisfacer estas necesidades de movilidad de un estado está cercana a la mitad total de requerimiento de energía con un nivel de magnitud parecido en el sector urbano (Mataix, 2010).

De otro modo, casi el 100% de los carburantes para el sector transporte se originan en los procedentes del petróleo, lo que hace suponer una extrema sujeción de un recurso escaso, no renovable y que asimismo necesita ser importado. Respecto a estos datos totales que imprimen la pauta frecuente, el consumo energético del transporte de la ciudad está vinculado de manera directa con la densificación de las urbes: cuanto menos densa es más es el consumo energético (Mataix, 2010).

## **m.2. Contaminación atmosférica**

El transporte es una de las fuentes centrales de exposición de contaminación atmosférica. Asimismo, de menoscabar la calidad respiratoria del aire en la ciudad, dichas emisiones ayudan a agudizar la problemática ambiental de consonancia universal, como el calentamiento global producto de los gases de tipo invernadero, y regionales, tales como la “lluvia ácida” y la aparición de ozono troposférico. Respecto a los GEI, las emisiones incrementan las cifras permitidas en el protocolo de Kyoto, debido en buen parte a los efectos producidos por el transporte, el segmento más contaminante.

De todas las formas de movilidad, el transporte terrestre es el responsable central de este problema. A él se lo debe responsabilizar del 75% de las emisiones del segmento, de las mismas el 36% son del tránsito de la ciudad. La exposición de otros elementos de contaminación afecta de forma negativa en la calidad del aire en los espacios de la ciudad teniendo nefastos efectos en la salud pública, específicamente en adultos mayores y niños. En dichos aspectos, el transporte turístico y las motocicletas tienen responsabilidad del 80% del total de

emanaciones de óxidos de nitrógeno y el 60% de las emanaciones de partículas (Mataix, 2010).

El protagonista central de la contaminación del aire en la urbe, es el automóvil. Los medios de transporte colectivo que usan hidrocarburos como medio de combustión también generan emisiones, pero en mucha menor cantidad. En promedio, el transporte colectivo público genera un 95% menos monóxido, un 90% menos de compuestos orgánicos volátiles y un 45% menos de dióxido de carbono y óxido de nitrógeno por persona y kilómetro que un vehículo particular (UITP, 2003).

### **m.3. Ruido**

El ruido viene a ser uno de los elementos contaminantes que más molestias y repercusiones causa en la calidad de vida de la ciudad, interfiriendo con las actividades cotidianas como el descanso, el sueño, el estudio y la comunicación; llegando a generar serios trastornos físicos y psicológicos, además se ha demostrado que posee consecuencias nocivas sobre el rendimiento y el aprendizaje escolar (Mataix, 2010).

Asimismo, las consecuencias del ruido se potencian cuando se vinculan con otros componentes ambientales de estrés, como son las contaminaciones atmosféricas, situación que se genera en los espacios urbanos donde cohabitan gran parte de estos componentes de estrés. En las urbes, el tránsito vehicular es el responsable central de la presencia de los altos grados de ruido que se soportan en las urbes, y en el ámbito del tráfico, el tránsito vehicular particular es la principal razón. El transporte colectivo, principalmente los servicios de superficie, además ocasionan ruido, pero en menor intensidad que tránsito permanente de autos (Mataix, 2010).

### **m.4. Accidentes y seguridad**

En espacios urbanos la predominancia del auto como vehículo de transporte genera riesgos altos de accidentabilidad, ya sea vinculado a la ciudadanía en su totalidad, como aquellos que se puedan clasificar de índole laboral, yendo o regresando del centro laboral en auto. Hacia lo

pueda considerarse, existen más posibilidades de padecer un accidente en la urbe que en autopista, sencillamente por razones de mayor exposición. En tanto que un ciudadano promedio, que usa su auto, al término de la semana ha hecho como máximo una salida lejos de la urbe, y en los días laborales realiza mayores transportes en su auto por vías urbanas de la ciudad (Mataix, 2010).

### **m.5. Congestión**

La congestión del tránsito, dicho de otro modo, el entorpecimiento de la normal circulación por la excesiva congestión de vehículos y la poca capacidad vial, se ha vuelto un problema cotidiano de las sociedades actuales, que conllevan grandes costos económicos, sociales y medioambientales, restando calidad de vida a muchas personas. A diario es un mayor número de ciudadanos que se ven capturados en congestiones vehiculares, principalmente cuando se trasladan hacia sus puestos laborales o regresan hacia sus viviendas (Mataix, 2010).

Las redes diarias en la ciudad se han visto rebosadas por el crecimiento desmedido del parque automovilístico que se ha vivido en los últimos periodos, y por la tendencia de los usuarios a hacer buena parte de su desplazamiento cotidiano en vehículos particulares. La dispersión de la ciudad hacia terrenos cada vez más lejanos ha ayudado a agudizar este problema. Los cercos metropolitanos constituyen espacios de la ciudad en los que transportarse a pie es improbable y la movilidad se vincula con las redes viarias y los medios de transporte automotor, con movilizaciones más frecuentes y duraderas. Asimismo, el requerimiento de movilidad es más diverso y dificultoso de complacer por el transporte colectivo, lo que promueve la sujeción al vehículo particular (Mataix, 2010).

Los retrasos en el tiempo de traslado generados por la congestión vehicular conllevan a un mayor consumo de energía y combustible, debido a que los vehículos permanecen por más tiempo del requerido en circulación puesto que lo realizan en baja velocidad, consecuentemente

se incrementan las emisiones en la atmósfera, lo que conlleva una variedad de consecuencias que afectan de forma negativa la calidad de vida de las personas y presentan fuertes impactos económicos a nivel colectivo e individual (Mataix, 2010).

#### **m.6. Consumo de espacio y efecto barrera**

El predominio de los medios de transporte automotor, específicamente autos particulares, hace suponer una creciente ocupación de los espacios públicos destinados al aparcamiento y circulación, espacios que restan otra utilización y funcionabilidad urbana. La universalización de accesibilidad y utilización de vehículos, garante máximo de la libertad personal, y la obvia priorización de utilización de los espacios públicos que se le otorga, ha convertido de forma progresiva las calles en una amplia y dificultosa red vial ideada solo para el automóvil, generando una repartición poco equitativa del espacio público. Los automóviles tienen el 70% del espacio vial siendo a quienes se destina la mayor inversión en remodelamiento vial y de los análisis de mejoramiento y optimización del desplazamiento (Mataix, 2010).

#### **m.7. Exclusión social**

La realidad que se asocia al modelo de movilidad actual a la ciudad en el que se da preferencia a la utilización del vehículo particular es la pérdida autonómica y el riesgo de exclusión de distintos grupos sociales. Puesto que las políticas vinculadas al transporte han estado favoreciendo al transporte particular en deterioro del transporte público, las personas que no tienen la posibilidad de acceder al transporte particular por cualquier medio se ven excluidos a la hora de moverse. De esta forma, que les viene denominando como los “prisioneros” de la urbe (Mataix, 2010).

La accesibilidad es un componente imprescindible para fomentar la igualdad social, los servicios, la salud, la educación, el ocio, el empleo y los bienes tienen que ser de acceso libre a todas las personas al margen de que si éstas cuentan o no con un auto. De esta forma, las políticas de movilidad pueden promover la igualdad o incrementar la desigualdad

entre las personas. Las situaciones de movilidad de los pobladores en la urbe pueden constituirse en un elemento democratizador o bien ser un factor de selección, de acuerdo a que se promueva a mayor o menor número de usuarios la opción de desplazamiento. Es preciso, entonces, que las opciones de transporte y movilización garanticen a todas las personas una accesibilidad igualitaria a los servicios que oferta la urbe (Mataix, 2010).

#### **m.8. Salud y calidad de vida**

Es cada vez más notoria el vínculo que existe entre el actual modelo de movilidad urbana que prioriza de forma absoluta los medios de transporte motorizado y una significativa parte de los problemas de salud que afectan a la población de la ciudad. La deficiente calidad del aire, los niveles exagerados de ruido y la sedentarización son tres componentes indispensables de dicha conexión. La OMS señala la dimensión del impacto en la salud pública que le puede ser atribuida a la contaminación de la atmosfera reconociéndola como la más significativa prioridad mundial en temas de salud (Mataix, 2010).

Los tubos de escape de los automóviles generan un cóctel de humos que son lanzados al aire de la ciudad, así como gases contaminantes en buena parte tóxicos, numerosos de estos poseen potencial cancerígeno que causan afectación principalmente en el sistema respiratorio y cardiocirculatorio de la persona. Dichos contaminantes generan un extenso rango de consecuencias en la salud e incrementa la influencia de los males respiratorios y cardiovasculares, así como ciertas clases de cáncer (Mataix, 2010).

#### **m.9. Coste del transporte**

El costo que se asume de forma directa por los usuarios del transporte colectivo y los conductores, involucra únicamente una parte de los costos asociados al transporte. El actual modelo de movilidad produce una gama de costos sociales, económicos y medioambientales indirectos por los que no tributa directamente el usuario, sino que tienen efecto en toda

la ciudad a manera de daños materiales y medioambientales, enfermedades, muertes y pérdidas económicas; es lo que se llama costos externos o externalidades (Mataix, 2010).

#### **n. Plan de desarrollo urbano de Cajamarca 2016 – 2026**

El objetivo del Plan de Desarrollo Urbano (PDU), es que tenga un impacto transformador en la ciudad de Cajamarca que nos ayude a avanzar hacia un desarrollo mitigando las congestiones vehiculares, reordenando el transporte público y privado, fomentando el transporte público no motorizado y reduciendo las emisiones de monóxido de carbono; a través de un esfuerzo concertado de la “Gerencia de Viabilidad y transporte de la Municipalidad de Cajamarca” en la mejora de la gestión de la utilización del suelo, la planeación del transporte, y la implementación de una red de transporte colectivo integrado en el área Urbana y Rural. El PDU ha realizado un análisis vial para el cual se tomará como base las propuestas de actuación del presente estudio.

#### **ñ. Plan de Gestión de La Zona Monumental de Cajamarca**

En el Plan de Gestión de la Zona Monumental se busca recuperar el espacio público peatonal, realizar un análisis exhaustivo de rutas que nos ayuden a reordenar el tránsito privado y público a través de políticas de transporte urbano sostenible. Como se muestra en la Imagen Nro. 03 actualmente la zona monumental está totalmente congestionada en las calles contiguas a la plaza de armas, jirón Junín, Amalia Puga, Amazonas, José Sabogal, 2 de mayo, el Batán, Apurímac y Tarapacá los mismos que dan origen a los puntos críticos.

#### **1.3.2. Desarrollo turístico**

Es la evolución progresiva de la actividad turística que persigue los beneficios del mejoramiento económico y de la calidad de vida de la sociedad en la que se desarrolla el turismo. Esta actividad se ha convertido en una de los instrumentos para conseguir el desarrollo eficiente y eficaz de las poblaciones, ya que promueve la distribución

equitativa de los beneficios. Sin embargo, el turismo también tiene efectos negativos que por mucho tiempo no se les ha proporcionado importancia, razón por la cual muchos de los destinos que han impulsado esta actividad han obtenido un grave impacto tanto social como ambiental (Briceño & Abarca, 2012).

El desarrollo turístico puede ser definido de forma particular como el mejoramiento y la provisión de los servicios y las instalaciones ideales para la satisfacción de la necesidad del turista; y conceptuado de una forma más amplia, puede además incluirse las consecuencias vinculadas tales como la generación de empleos o el incremento de ingresos (Pearce, 1991). El concepto puede clasificarse en dos: primero hace mención a la estructura social y productiva en que los que reciben hacen factible que el turista goce de los recursos que han originado su visita; la segunda posición está referida a los impactos económicos que genera la actividad del turismo, produciendo mayores ingresos económicos que provienen de los centros emisores turísticos y más empleos.

Una cualidad especial del turismo, es que su desarrollo no se exhibe de forma igualitaria en el espacio, sino que promueve aglomeraciones de la actividad en torno a la materia prima de turismo, esto quiere decir en torno al atractivo cultural o natural de la zona; en ese sentido, si bien el turismo puede ser conceptualizado desde la movilización que realiza el visitante de un centro emisor hacia otro que lo recibe, la unidad de observación del desarrollo turístico viene a ser el destino del turista (Valls, 2004).

#### **a. Turismo Sostenible**

El turismo sostenible ofrece atención a los requerimientos del turista contemporáneo y de las zonas que reciben, asimismo fomenta y protege las opciones para el futuro. Es concebido como una ruta que permite la gestión de todos los recursos en la medida que estos puedan satisfacer los requerimientos sociales, económicos y estéticos, guardando respeto

a la vez por la integridad cultural, la diversidad biológica, los procesos ecológicos principales y los sistemas naturales (Briceño & Abarca, 2012).

Los principios que conceptúan el turismo sostenible vienen a ser:

- Se guardan los recursos culturales y naturales para su utilización permanente en el tiempo a la vez que generan resultados.
- El desarrollo turístico se planea y gestiona de manera que no provoque graves problemas socioculturales y ambientales.
- La calidad del ambiente se conserva y mejora.
- Se trata de conservar un alto grado de satisfacción de los turistas y el destino conserva su potencial comercial y prestigio;
- Los beneficios del turismo son repartidos de forma amplia entre todos los miembros de la sociedad (Cabrejos & Cubas, 2015).

Estas cualidades vuelven al turismo sostenible un instrumento estratégico para promover el desarrollo económico de la sociedad; de un lado del turismo asegura grandes beneficios en ciertas zonas en donde no se cuenta con otro tipo de alternativas o actividad económica; mientras que de otro lado como parte de los servicios que ofrece el sector genera mayores oportunidades para que surjan nuevas empresas locales. En tanto, que siendo un sector que necesita inversiones fuertes en equipamiento e infraestructura, asimismo usa mano de obra de forma continua, por lo que oferta variadas oportunidades laborales y de negocios para los jóvenes y las mujeres. (OMT, 1999).

#### **b. Pilares del turismo sostenible**

Según la OMT (1999), los ejes del turismo sostenible son los cimientos de dicha actividad. Si no son considerados, no se podrá desarrollar en el país una actividad turística sostenible, sólo se estaría hablando de la actividad turística general. El turismo sostenible se compone de tres ejes centrales que son los que componen la sostenibilidad: sociocultural, el económico y el ambiental. En el Perú en muchas ocasiones es posible observar que se desarrolla esta actividad persiguiendo el cumplimiento de uno solo.



**a. Pilar económico;** comenzando porque el Perú es un estado en desarrollo, el turismo debe ser proyectado como una actividad imprescindible de realizar, puesto que dicha actividad promueve la generación de divisas, ingresos nacionales, empleo, creación de nuevas empresas, desarrollo económico y diversidad en la actividad económica.

**b. Pilar sociocultural;** en este eje se tiene en cuenta la vinculación establecida entre la actividad turística y las sociedades que residen donde esta se realiza, no obstante es tal vez, el componente más olvidado en el proceso de sostenibilidad turística. En el Perú, en los últimos tiempos se han observado numerosas protestas contra actividades vinculadas al desarrollo minero, esto debido a que las comunidades de la localidad sienten amenazadas y en riesgo sus modos de vida, los cuales han preservado durante generaciones. Asimismo, perciben que dicha actividad no les produce beneficio, por ello es preciso tener respeto por el valor cultural y social, no quitándole su naturaleza mediante el desarrollo de la actividad turística. Los pobladores deben percibir que la actividad turística es ventajosa y promueve mejoras en su calidad de vida.

**c. Pilar medio ambiental;** la importancia de este eje se encuentra en el hecho de que si tenemos en consideración podemos garantizar que se realizará esta actividad de forma no sólo estacional; debe buscarse mantener los recursos de la naturaleza disminuyendo la cantidad de contaminación que se pueda generar producto de la actividad turística, para ello es necesario ampliar los beneficios económicos para su utilización en la conservación medioambiental.

#### **d. Formas de desarrollo turístico**

De acuerdo con Santana (2003), existen tres formas de comprender el término de desarrollo turístico:

##### **d.1. Desarrollo turístico como fenómeno urbanístico- geográfico**

Siendo el turismo una forma establecida de observar el territorio, de sentirse en él; analizar el desarrollo turístico desde el enfoque urbanístico y geográfico es analizar que espacios se van asentando en diversos períodos como los espacios preferidos para desarrollar las actividades turísticas, qué cualidades poseen dichos espacios y principalmente cuáles son las diversas formas en que la actividad turística se inserta en el territorio y qué variaciones genera en estos. Peck & Lepie (1992) razonan además tres modelos para el desarrollo del turismo, crecimiento rápido, crecimiento lento y desarrollo transitorio.

En ese sentido, a modo de conclusión sobre el desarrollo del turismo como hecho geográfico y urbano, es posible precisar que este puede ser realizado fundamentalmente de dos maneras: desarrollo integrado turístico, rápido, planificado y con una sola compañía o promotor o también un desarrollo turístico catalítico; en el que desde un promotor inicial mediante un proceso más gradual se van aumentando distintos promotores, lo que genera de forma considerable más anarquía. La manera que asume el desarrollo turístico se encuentra vinculado de forma directa con la cantidad y las estrategias de los actores que participan en el proceso promotores, propietarios, constructores, tour operadores y administradores locales (Santana, 1993).

## **d.2. Desarrollo turístico como fenómeno socio- antropológico**

Si el turismo es un añadido de cinco consumos intermedios, la demanda turística, como otro producto cualquiera, es un conjunto estructurado y articulado de preferencias. Desde este enfoque social y antropológico las maneras de desarrollo de turismo están vinculadas con los elementos que promueven estas preferencias. Los elementos que permiten que espacios distintos puedan convertirse en destinos turísticos vienen a ser los patrones de desarrollo turístico desde un enfoque social y antropológico (Santana, 2003).

¿Qué es lo que lo que permite que un espacio sea visto como un lugar turístico o no? de forma tradicional los espacios turísticos han venido a

ser de manera especial las ciudades de la costa con buenas playas y clima agradable, cuando menos por buen tiempo que tiene duración la temporada de turismo. Si a dichas ciudades les agregamos ciertas ciudades localizadas en la montaña y que presentan adecuadas instalaciones para practicar de deportes de invierno, y los centros históricos de las monumentales ciudades, contaremos con un plano de los espacios turísticos tradicionales (Montaner, 1998).

Los elementos que permiten que un espacio pueda convertirse en un lugar turístico son principalmente de tres clases: su ubicación y cualidades físicas, su ubicación temporal, dicho de otro modo, el espacio hacia los lugares emisores y el clima que existe en la temporada turística, la clase de actividades que pueden ser desarrolladas en el mismo. De esta forma, la repartición de dichos elementos ha cambiado con el transcurso del tiempo. En las últimas décadas, distintos autores han tomado el marco definitorio del cambio de una sociedad fordista a otra post fordista para comprender los cambios acontecidos en el sector turismo, que se aprecian como el cambio de un turismo fordista a modos post fordistas de recreación turística (Santana, 2003).

### **d.3. Desarrollo turístico como fenómeno socio- económico**

Una tercera forma de comprender la definición de las maneras de desarrollo turístico es como el progreso de una oferta turística, dicho de otro modo, la construcción de una infraestructura de organizaciones ofrecidas a la atención de requerimientos de los turistas. Cuando un territorio se vuelve en finalidad de la visión turística es preciso que congreguen en este trabajo y capitales para brindar los servicios que la existencia de los visitantes necesita. Las variadas formas en que se puede dar dicha concurrencia de trabajo y capitales para ofrecer servicios turísticos vienen a ser las diversas maneras de crecimiento turístico comprendidas en un enfoque social y económico (Santana, 2003).

### **e. Atractivo turístico**

La definición de atractivo turístico está conceptuada como el cúmulo de componentes y materiales e inmateriales que son posibles de ser convertidos en productos turísticos, que posean la capacidad para influir sobre el proceso decisorio del visitante generando su visita mediante flujos de movimiento desde el lugar donde habitualmente residen hasta ciertos espacios en otro territorio. Los atractivos turísticos vienen a ser los componentes indispensables para el crecimiento del turismo ya que este surge siempre que los atractivos incentiven a una persona a dejar su habitual residencia y estar durante cierto período lejos de él, generando la producción de servicios, un atractivo turístico puede ser un objeto, un lugar o un acontecimiento (Cruz, 2013).

El atractivo turístico es un sitio interesante que los visitantes conocen, de forma general por su contenido cultural exhibido o inherente, su histórica significancia, su natural belleza y originalidad, porque es extraño, misterioso, porque ofrece diversión y recreación. La atracción es un componente vital en los intereses del turista a desplazarse, y de forma general la concurrencia de visitantes a un espacio produce actividades económicas derivadas como son la gastronomía, las agencias receptoras, la hotelería que hace excursiones, comercios locales y otros relacionados; y crecimiento de la infraestructura para la accesibilidad y uso del atractivo turístico (Landa, 2000).

#### **f. Recursos turísticos**

Cuando se sostiene que un espacio posee recursos turísticos se hace referencia a que se cuenta con ciertos elementos, objetos naturales y culturales o hechos sociales que a través de una racionada y adecuada actividad humana pueden ser usados como motivo fundamental para promover el desplazamiento de los turistas (Ramírez, 1997).

Los recursos generan una motivación para que se origine la movilización de visitantes satisfaciendo las necesidades de salud, descanso, diversión y otras vinculadas. Vienen a constituir además el patrimonio turístico de un espacio, provincia o estado; más el aporte humano. Dicho

de otro modo, cuando los bienes inmateriales y materiales de una región sufren variaciones pasan a ser un recurso originario y luego al poseer la capacidad de atraer turistas se convierten en recursos turísticos. Los recursos son distintos hasta que se les otorga valor y se los transforma en atractivos, así nace el requerimiento de ser aprovechados para volverlos satisfactorios (OMT, 1999).

#### **g. Potencial turístico**

Según SECTUR (2005) el potencial turístico de un municipio o región debe ser evaluado de manera completa, teniendo en cuenta los factores que determinan tanto la oferta de servicios turísticos a nivel local, como los que determinan la actual demanda y la proyectada de futuros visitantes en dicha zona. De esta forma es posible señalar que el potencial turístico de un municipio o región se encuentra regido por la capacidad que poseen los productos turísticos de dicho lugar para dar satisfacción a las preferencias y gustos de los turistas de una zona específica.

El potencial puede entenderse como un calificativo referente a lo que puede haber dentro de un territorio. Está además ha sido usado para hacer referencia a la aptitud de la utilización de un área específica. La aptitud del espacio se define a través de una evaluación de la vocación del suelo, dicha vocación referida en el ordenamiento territorial, ha sido conceptualizada como el producto de la interrelación entre los factores biofísicos y las condiciones sociales y económicas que imperan en un determinado territorio y con que conceptúan a la mejor utilización que se le puede dar a cierto espacio. Dicho de otro modo que posibilitan la priorización en la utilización de acuerdo a su capacidad social, natural, política y económica (Delgado, 2007).

Díaz (2011) por su lado, comprende que el potencial turístico es indispensable puesto que posibilitarán la determinación de qué tipo de turismo tiene que realizarse de acuerdo con las cualidades de la zona, esto se hace viable por la presencia de recursos que pueden dar

motivación al desplazamiento; y relevante además puesto que posibilita reducir los riesgos en las inversiones.

#### **h. Importancia del turismo**

Actualmente, el turismo es un componente sumamente relevante para el crecimiento social y económico así como cultural del estado, debido a la diversidad de actividades que favorecen las mismas que garantizan bonanza económica; asimismo es una herramienta generadora de divisas al ser una actividad que materializa una inversión para generar una expansión general económica; desarrolla de la misma forma, un mercado diversificado de empleos con inversiones sumamente mínimas comparándolo con otros segmentos de la economía, promueve una balanza favorable de pagos; y principalmente genera las actividades económicas de la localidad. El turismo se constituye en un modo para el intercambio de la sociedad, ya que demuestra de forma efectiva que la sociedad que genera más actividades está capacitada hacia la comprensión para la adaptación de sus medios comunes, evaluando de forma positiva su sociedad misma. Se le debe agregar la cultura, margen dentro del campo que acciona la empresa turística, la misma que determina el atractivo que tienen las zonas para el turismo de acuerdo a su historia, costumbres, geografía, tradiciones, folklore y artesanía. En ese sentido, expresado de modo general, el turismo se convierte en la industria del futuro de todos esos estados en camino al desarrollo que aprovechen de forma eficiente y al máximo los recursos con los que cuentan, esto no se hace ajeno para nuestro país (Díaz & Díaz, 2009).

#### **i. Desarrollo turístico de Cajamarca**

La ciudad de Cajamarca posee una diversidad cultural amplia, con envidiables paisajes, centros históricos propios y una riquísima historia; con todo lo mencionado Cajamarca puede convertirse en uno de los espacios turísticos más trascendentes de la nación, separándose exitosamente de los otros destinos turísticos. No obstante, en la actualidad se presentan series deficiencias en la infraestructura turística

básica como los hospedajes, restaurantes, hoteles, inexistencia de productos turísticos que estén enfocados en el turista a nivel nacional e internacional; así como el desarrollo de políticas de movilidad sostenible que puedan generar desplazamiento y accesibilidad de forma sencilla para el turista durante su periodo de permanencia, que le permita descubrir más atractivos turísticos de la ciudad (Chávarry, 2015).

### **h.1. Atractivos turísticos**

- Cajamarca es reconocida por su arquitectura barroca y colonial, la ciudad muestra la incidencia de la dominación española en el urbanismo y la arquitectura.
- Cumbemayo, complejo arqueológico a 20 km al oeste de la ciudad; huella de cultura Pre inca, su complejo hidráulico ceremonial tallado encima de la roca y grabado con petroglifos.
- Kuntur Wasi, pre inca, de muchas plazas y plataformas sobre muros de piedra de enorme tamaño.
- Arquitectura religiosa del virreinato de mediados del siglo XVII y principios del siglo XVIII como
- La Catedral, El complejo Belén, La Iglesia San Francisco.
- La colina Santa Apolonia, un mirador natural, en la cima tiene una pequeña capilla, Se accede a ella a través de una escalera de 300 peldaños desde la plaza de armas.
- El cuarto del rescate, en el centro histórico de la ciudad, es la única huella notable que se mantiene del Imperio Inca.
- Plaza de Armas, es una de las plazas más grandes y bellas del país.
- El convento de La Recoleta, ex convento de la recolección franciscana.
  
- Alrededor de la ciudad se encuentran Las Ventanillas de Otuzco, la ex - cooperativa La Colpa, la Granja Porcón, Ventanillas de Combayo (Chávarry, 2015).

#### 1.4. Formulación del Problema

¿Qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017?

#### 1.5. Justificación del Estudio

El presente trabajo de investigación se justifica, toda vez que la gestión de movilidad urbana sostenible debe responder a las necesidades de los usuarios y turistas, dado que el turismo en la ciudad de Cajamarca se realiza en vehículos motorizados, porque no existe otro sistema de transporte alternativo que permita recorrer la ciudad, frente a esta realidad se presenta la necesidad de diseñar un plan de gestión enfocado en integrar otros medios de transporte que permitan trasladarse utilizando menos energía, disminuyendo la ocupación de espacios, reduciendo la contaminación y sobre todo, causando menor impacto ambiental y social, promoviendo una mayor relación ciudadana en los procesos sociales, productivos, culturales, turísticos, recreativos, deportivos, etc. Estos nuevos sistemas de transporte alternativo permitirán desplazarse por la ciudad de forma distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Una movilidad sostenible, segura e inteligente es clave para el desarrollo sostenible del turismo, puesto que origina nuevas ofertas turísticas y minimiza el impacto en la población, el patrimonio y los recursos naturales; en ese sentido son fundamentales las acciones conjuntas entre los gobiernos locales y la iniciativa privada para el fomento de una movilidad inteligente y segura que mejora la calidad de vida de los turistas y residentes.

- **Relevancia Social:** las sociedades cada día buscan nuevos destinos turísticos en donde puedan encontrar una variada forma de movilidad que permitan garantizar los desplazamientos de los turistas de forma económica, entretenida, eficiente y segura; todos estos componentes están enfocados en la conservación del ambiente y además da paso a una lógica de sostenibilidad en la movilidad, por ello, se debe incluir un



sistema de transporte de personas más eficiente y factible, sin que este repercuta en el medio ambiente, conociendo de antemano el grado de sostenibilidad de los distintos modos de transporte disponibles para responder a la demanda actual de desplazamientos. En ese sentido, la investigación permitirá contribuir a proponer soluciones para el sistema de transporte urbano de Cajamarca; enfocadas en mejorar el servicio de transporte de la ciudad para contribuir para el mejoramiento de la transitabilidad y circulación vehicular haciéndola más factible y transitable para el turista.

- **Justificación Teórica:** A pesar de existir algunos intentos académicos por analizar la gestión de la movilidad urbana sostenible; estos no han logrado consolidar el verdadero significado de esa correlación; la diversificación de la oferta turística en los últimos años marca al turismo como un objetivo ineludible de desarrollo sostenible para las ciudades dado que genera una serie de sinergias locales que tienen repercusión socio económico para la ciudad. No obstante, uno de los retos que afrontan estos lugares es el de conseguir una movilidad urbana sostenible y respetuosa con el entorno, ya que el incremento constante de la movilidad produce en las ciudades turísticas problemas como ruidos, contaminación y falta de aparcamiento, que inducen al deterioro del patrimonio y de la calidad ambiental. Cajamarca, se considera una ciudad con potencial suficiente para convertirse en destino de turismo importante, fundamentado tanto en su riqueza patrimonial como en la importante cantidad de servicios e infraestructuras que cubren las demandas y necesidades de los turistas, por ello es necesario seguir trabajando en materia de movilidad urbana sostenible, tanto para beneficiar el desarrollo de los ciudadanos que la habitan como de los turistas que la visitan.
- **Justificación práctica:** El turismo ha cobrado gran importancia en las diferentes naciones, no se puede negar que esta actividad ha favorecido el desarrollo nacional ya que es una de las industrias más importantes que promueve viajes de todo tipo con fines de descanso, motivos

culturales, interés social, negocios o simplemente ocio. Muchas ciudades hoy por hoy son consideradas como destinos turísticos emergentes, porque se han desarrollado de forma significativa en lo que se refiere a la prestación de servicios, ya que cada día los actores sociales involucrados en este sector son más preparados, más eficientes y sobre todo, tratan de satisfacer todas las necesidades posibles de los clientes. El transporte motorizado con el pasar de los años se ha convertido en el principal medio de movilización en el sector turístico puesto que cada día el desplazamiento de turistas se incrementa a nivel nacional, ante ello la movilidad sostenible trata en cierta medida de reducir el uso de vehículos motorizados y para se emplean varias estrategias como las de fomentar y potenciar el uso de medios de transporte no motorizado. Por ello, esta investigación pretende aportar una alternativa de solución para el sistema de transporte urbano, generando para la ciudad de Cajamarca una mejora del sistema vial y uso de la movilidad urbana sostenible. Así como a concientizar a las autoridades que el problema del sistema de transporte urbano de vehículos debe oponerse desde hoy, pues su reducción precisa empezar con la implementación de medidas que requieran un horizonte futuro.

- **Justificación Metodológica:** esta investigación dado su diseño correlacional y su enfoque cuantitativo empleo como técnica para la obtención de datos la encuesta, esto permitió medir las variables en estudio y posteriormente contrastar la hipótesis de investigación, del mismo modo cumplir con los objetivos señalados; este andamiaje metodológico permitió que el estudio sea más exacto. De otro lado, la investigación cuenta con la participación de la universidad, como actor fundamental para la realización de los estudios e informes de investigación que más adelante serán material de consulta para otras investigaciones, así como para las autoridades locales y nacionales.

## 1.6. Hipótesis

La circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad

y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

#### **1.6.1. Hipótesis Nula (Ho)**

La circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones no son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

#### **1.6.2. Hipótesis Específicas**

1. La gestión de la movilidad urbana sostenible, es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
2. El desarrollo turístico, es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
3. La circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
4. Los corredores peatonales y ciclo vías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
5. La infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

6. La accesibilidad y conexiones es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
7. La eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

## **1.7.Objetivos**

### **1.7.1. General**

Determinar qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

### **1.7.2. Específicos**

1. Identificar los niveles de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca – 2017. Identificar los niveles del Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
2. Identificar los niveles del Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
3. Determinar si la circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
4. Determinar si los corredores peatonales y ciclo vías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
5. Determinar si la infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

6. Determinar si la accesibilidad y conexiones es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.
7. Determinar si el servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

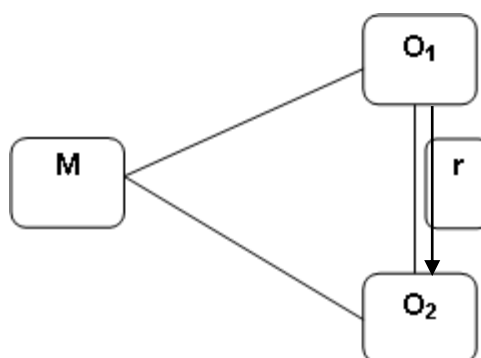
## II. MÉTODO

### 2.1. Diseño de Investigación

El diseño de la investigación es la correlacional causal transeccional, establece relaciones entre variables precisando el sentido de causalidad de las mismas. En estos diseños miden la relación entre variables en un tiempo determinado.

Según Hernández, et al (2010), tienen como objetivo describir relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado.

La representación del diseño de investigación es el siguiente:



Dónde:

M: Muestra (Trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos pobladores del distrito de Cajamarca).

O1: Observación de la variable independiente – Gestión de la movilidad urbana sostenible.

O2: Observación de la variable dependiente – Desarrollo turístico.

r: Relación de causalidad de las variables.

### **2.1.1. Tipos de estudio**

La investigación es no experimental, se observan los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos realizándose sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de investigación donde no hacemos variar intencionadamente las variables independientes (Hernández, et. al, 2007).

Referente a su finalidad, la investigación fue aplicada ya que parte de un problema que necesita ser intervenido y mejorado, empieza con la descripción integrada de la situación deficiente, posteriormente se encuadra en una teoría bastante aceptada de la cual se presentan los conceptos más importantes y pertinentes (Caballero, 2013); en la presente investigación se buscó determinar qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

## **2.2. Variables**

### **2.2.1. Definición Conceptual**

#### **Variable independiente: Gestión de la movilidad urbana sostenible**

La gestión de la movilidad pretende promover el transporte sostenible y la gestión de la demanda del uso de automóviles mediante la modificación de actitudes y comportamientos de los viajeros. La esencia de la Gestión de la Movilidad son las llamadas medidas “blandas” como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de los diferentes agentes implicados. A menudo, las medidas “blandas” contribuyen a la mejora de la efectividad de las medidas "duras" (infraestructurales) aplicadas en el transporte urbano. Las medidas de Gestión de la Movilidad no requieren necesariamente grandes inversiones financieras y pueden tener una alta relación coste beneficio. La gestión de la movilidad urbana sostenible brinda herramientas para gestionar las diferentes dimensiones de la movilidad urbana sostenible a través de un enfoque integral y

multidisciplinario. Es necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible (EPOMM, 2008).

#### **Variable dependiente: Desarrollo turístico**

El desarrollo turístico puede definirse específicamente como la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista, y definido de una manera más general, puede también incluir los efectos asociados, tales como la creación de empleos o la generación de ingresos (Pearce, 1991). Esta definición, puede dividirse en dos partes: la primera hace referencia a la estructura socio-productiva que en los centros receptores hace posible que el visitante disfrute de los recursos que han motivado su desplazamiento. La segunda parte se refiere al impacto económico de la actividad turística, que genera ingresos económicos provenientes de los centros emisores de turismo, y empleos.

#### **2.2.2. Definición Operacional**

##### **Variable independiente: Gestión de la movilidad urbana sostenible**

Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: circulación motorizada eficiente, corredores peatonales y ciclovías, infraestructura vial, eficiencia del servicio y accesibilidad y conexiones; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.

##### **Variable dependiente: Desarrollo turístico**

Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: atractivos turísticos, infraestructura y equipamiento, oferta comercial, productos y servicios turísticos, operadores turísticos; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana

sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.



### 2.2.3. Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
<b>Variable Independiente:</b> <b>Gestión de la movilidad urbana sostenible</b>	<p>La gestión de la movilidad urbana sostenible brinda herramientas para gestionar las diferentes dimensiones de la movilidad urbana sostenible a través de un enfoque integral y multidisciplinario. Es necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible (EPOMM, 2008).</p>	<p>Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: circulación motorizada eficiente, corredores peatonales y ciclovías, infraestructura vial, eficiencia del servicio y accesibilidad y conexiones; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en la desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.</p>	<b>CIRCULACIÓN MOTORIZADA EFICIENTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menor consumo de energía</li> <li>Respeto por el medio</li> <li>Excesiva oferta de transporte</li> <li>Adecuada señalización vial</li> <li>Normas de tránsito</li> <li>Modos de transporte</li> <li>Jerarquía vial</li> <li>Velocidad del tránsito</li> </ul>	<p>Ordinal de tipo Likert</p> <p>Buenas Regulares Malas</p>
			<b>CORREDORES PEATONALES Y CICLOVÍAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Circulación vehicular</li> <li>Accidentes de tránsito</li> <li>Vocación peatonal</li> <li>Ejes de articulación</li> <li>Ciclovías urbanas</li> <li>Trayectos peatonales</li> <li>Cierre temporal de calles</li> <li>Seguridad de peatones</li> </ul>	
			<b>INFRAESTRUCTURA VIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminales de transporte terrestre</li> <li>Congestión de las vías</li> <li>Paraderos embarque</li> <li>Nuevas vías</li> <li>Integración espacial</li> <li>Infraestructura funcional</li> <li>Condición de pavimentos</li> <li>Condiciones de uso</li> </ul>	
			<b>EFICIENCIA DEL SERVICIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renovación de flota automotor</li> <li>Estado técnico mecánico</li> <li>Rutas de transporte público</li> <li>Transporte individual</li> <li>Reducción de tiempos de viaje</li> <li>Modelo de movilidad eficiente</li> <li>Circulación motorizada y peatonal</li> <li>Saturación del parque automotor</li> </ul>	

			<b>ACCESIBILIDAD Y CONEXIONES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Circulación de personas</li> <li>▪ Acceso a infraestructuras</li> <li>▪ Interconexión de transporte</li> <li>▪ Competitividad local</li> <li>▪ Nudos de transporte</li> <li>▪ Modos de desplazamientos</li> <li>▪ Conexiones viales</li> <li>▪ Accesibilidad peatonal</li> </ul>	
--	--	--	---------------------------------------	---	--

**Fuente:** Elaboración del investigador

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
<b>Variable Independiente: Desarrollo turístico</b>	<p>El desarrollo turístico puede definirse específicamente como la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista, y definido de una manera más general, puede también incluir los efectos asociados, tales como la creación de empleos o la generación de ingresos (Pearce, 1991). Esta definición, puede dividirse en dos partes: la primera hace referencia a la estructura socio-productiva que en los centros receptores hace posible que el</p>	<p>Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: atractivos turísticos, infraestructura y equipamiento, oferta comercial, productos y servicios turísticos; operadores turísticos; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.</p>	<b>ATRATIVOS TURÍSTICOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interés de viajeros</li> <li>▪ Importancia histórica</li> <li>▪ Conservación y promoción</li> <li>▪ Símbolos e imágenes</li> <li>▪ Actividades económicas</li> <li>▪ Desplazamiento turístico</li> <li>▪ Relaciones turísticas</li> <li>Identidad con la cultura local</li> </ul>	<p>Ordinal de tipo Likert</p> <p>Alta Media Baja</p>
			<b>INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mayor cantidad de turistas</li> <li>▪ Carreteras y sistemas de caminos</li> <li>▪ Imagen urbana</li> <li>▪ Medios de transporte eficiente</li> <li>▪ Rehabilitación de pavimentos</li> <li>▪ Adecuada infraestructura turística</li> <li>▪ Adecuada señalización vial y turística</li> <li>Apoyo al turismo local</li> </ul>	
			<b>OFERTA COMERCIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actividades promocionales</li> <li>▪ Desarrollo económico</li> <li>▪ Promoción turística</li> <li>▪ Oferta turística competitiva</li> <li>▪ Rutas turísticas</li> <li>▪ Optimización del uso turístico</li> <li>▪ Identificación de atractivos turísticos</li> <li>Satisfacción del turista</li> </ul>	
			<b>PRODUCTOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Patrimonio cultural</li> <li>▪ Inventario Turístico Regional</li> <li>▪ Productos turísticos innovadores</li> <li>▪ Manifestaciones folklóricas</li> <li>▪ Belleza arquitectónica</li> <li>▪ Variedad de servicios turísticos</li> <li>▪ Medio natural</li> </ul>	

	visitante disfrute de los recursos que han motivado su desplazamiento. La segunda parte se refiere al impacto económico de la actividad turística, que genera ingresos económicos provenientes de los centros emisores de turismo, y empleos.			▪ Servicios complementarios	
			<b>OPERADORES TURÍSTICOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Criterios de calidad</li> <li>▪ Cultura turística</li> <li>▪ Participación de la población</li> <li>▪ Normatividad turística</li> <li>▪ Actividades turísticas</li> <li>▪ Oferta consolidada de servicios</li> <li>▪ Competitividad del sector</li> <li>▪ Nuevas tecnologías</li> </ul>	

**Fuente:** Elaboración del investigador

## 2.3. Población y muestra

### 2.3.1. Población

Según Tamayo (2012), la población es la totalidad de un fenómeno de estudio, incluye la totalidad de unidades de análisis que integran dicho fenómeno y que debe cuantificarse para un determinado estudio integrando un conjunto N de entidades que participan de una determinada característica, y se le denomina la población por constituir la totalidad del fenómeno adscrito a una investigación. La población en esta investigación estuvo conformada por trabajadores de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca; tal como queda señalado en la siguiente tabla:

**Tabla 1:**

***Distribución de la población de trabajadores municipales, Turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.***

CONDICION	Sexo		TOTAL
	Hombres	Mujeres	
Trabajadores municipales	30	15	45
Operadores turísticos	-	-	10
Turistas	64 579	69 961	134 540
Pobladores	118 337	128 199	246 536
<b>TOTAL</b>	<b>182 946</b>	<b>198 175</b>	<b>381 131</b>

**Fuente:** Compendio estadístico departamental de Cajamarca / Mincetur, 2015.

### 2.3.2. Muestra

Según Cadenas (1974), la muestra se define en base de la población determinada, y las conclusiones que se obtengan de dicha muestra solo podrán referirse a la población en referencia. Para determinar el tamaño



de muestra se usó la fórmula del muestreo aleatorio simple para poblaciones finitas, la fórmula aplicada fue:

$$n_0 = \frac{Z^2 N \cdot p \cdot q}{(N-1)E^2 + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra inicial

N = Población = 381 131

Z = Nivel de confianza (Dist. Normal) = 1.96

E = Error permitido ( $\alpha = 5\%$ ) = 0.05

p = Probabilidad de éxito = 0.5

q = Probabilidad de fracaso = 0.5

Haciendo el reemplazo de valores:

$$n_o = \frac{(381131)(1.96)^2(12504)(0.5)(0.5)}{(381131 - 1)(0.05)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n_o = 384$$

La muestra la conforman 384 personas entre trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017; en la tabla 2 se presenta la distribución de la muestra.

**Tabla 2**

***Distribución de la muestra de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.***

CONDICION	Sexo		TOTAL
	Hombres	Mujeres	
Trabajadores municipales	8	7	15
Operadores turísticos	-	-	10
Turistas	70	80	150
Pobladores	100	109	209
<b>TOTAL</b>	<b>178</b>	<b>196</b>	<b>384</b>

**Fuente:** Compendio estadístico departamental de Cajamarca / Mincetur, 2015.



### 2.3.3. Criterios de selección

#### Criterios de Inclusión

- Trabajadores de la Municipalidad provincial de Cajamarca (Áreas turismo, obras, transporte, desarrollo social y económico)
- Turistas que visitaron el distrito de Cajamarca durante el año 2017.
- Operadores turísticos del distrito de Cajamarca que ofrecen servicios.
- Pobladores del distrito de Cajamarca con residencia permanente.

#### Criterios de exclusión

- Trabajadores de la Municipalidad provincial de Cajamarca de otras áreas.
- Turistas que visitaron el distrito de Cajamarca durante otros años.
- Operadores turísticos de otros distritos de la Provincia.
- Pobladores del distrito de Cajamarca temporales o que se encuentren fuera de la ciudad.

#### Unidad de análisis

Trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca al año 2017.

## 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

### 2.4.1. Técnicas

En esta investigación dado su diseño, se consideró conveniente usar la siguiente técnica:

**La encuesta;** fue el medio por el cual se pudo recoger la opinión de los encuestados sobre la Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca al año 2017. Para García (1993), es una técnica de investigación a través de la cual los sujetos proporcionan información acerca de si mismos en forma activa, se realiza sobre una muestra de sujetos representativa de una





población más amplia, usando procedimientos estandarizados de interrogación con la finalidad de obtener mediciones cuantitativas de una gran amplitud de características objetivas y subjetivas de la población. Las encuestas en esta investigación se realizaron mediante cuestionarios escritos.

### 2.4.2. Instrumentos

**El cuestionario:** según López-Roldán & Fachelli (2015), el cuestionario constituye el instrumento de recolección de los datos donde aparecen enunciadas las preguntas de forma sistemática y ordenada, y en donde se consignan las respuestas mediante un sistema establecido de registro sencillo. Es el instrumento para obtener la información pertinente que permite contrastar el modelo de análisis posibilitando el recojo eficiente de los datos de la muestra; en este estudio fueron confeccionados usando preguntas cerradas, los mismos fueron aplicados a los 384 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca.

El cuestionario de la variable independiente: Gestión de la movilidad urbana sostenible, estará compuesto por 5 dimensiones: circulación motorizada eficiente, corredores peatonales y ciclovías, infraestructura vial, eficiencia del servicio y accesibilidad y conexiones, totalizando 40 ítems.

El cuestionario referido a la variable dependiente: Desarrollo turístico, estuvo compuesto por 5 dimensiones: atractivos turísticos, infraestructura y equipamiento, oferta comercial, productos y servicios turísticos y operadores turísticos; las que hicieron un total de 40 ítems.

### Validación y confiabilidad del instrumento

Los instrumentos de medición requieren de estudios científicos que determinen si éstos pueden generar inferencias válidas y demostrar un nivel aceptable de estabilidad. Las pruebas, escalas e inventarios requieren para probar si funcionan o no de estudios de validez y





confiabilidad, ningún instrumento puede demostrar su efectividad si dichos estudios no se llevan a cabo.

#### • **La validez de los instrumentos de recolección de datos**

Según Azocar, R. (2009), se entiende por validez de un instrumento de medición, el valor que nos indica, que un instrumento está midiendo lo que pretende medir. Es la congruencia entre el instrumento de medida y la propiedad medible. La validez de los instrumentos de recolección de datos en esta investigación, será realizó mediante juicio de tres expertos en investigación del área de Arquitectura.

- Gómez Alza Juan Baltazar
- Silva Castro José Luis
- Vertíz Esteves Liliana Amanda

#### • **Confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2006), la confiabilidad de un instrumento de medición se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce resultados iguales (consistentes y coherentes). Los instrumentos fueron sometidos a una prueba de observación piloto, para lo cual se tomó como muestra a 20 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, la confiabilidad fue determinada mediante el Coeficiente de Alfa de Cronbach, este fue calculado usando el software de estadística SPSS V23.

George & Mallery (1995), refieren que el coeficiente del Alfa de Cronbach por debajo de 0,5 muestra un nivel de fiabilidad no aceptables, si tomara un valor entre 0,5 y 0,6 se podría considerar como un nivel pobre, si se situara entre 0,6 y 0,7 se estaría ante un nivel aceptable; entre 0,7 y 0,8 haría referencia a un nivel muy aceptable; en el intervalo 0,8 – 0,9 se podría calificar como un nivel bueno, y si tomara un valor superior a 0,9 sería excelente.



Para el cuestionario gestión de la movilidad urbana sostenible, el valor del Alfa de Cronbach es de 0.793 que corresponde al nivel muy aceptable; en la dimensión circulación motorizada, el valor Alfa de Cronbach es de 0,845 que corresponde al nivel bueno; en la dimensión corredores peatonales y ciclovías, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,714 que corresponde al nivel muy aceptable; en la dimensión infraestructura vial, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,650 que corresponde al nivel aceptable; en la dimensión eficiencia del servicio, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,817 que corresponde al nivel bueno; en la dimensión accesibilidad y conexiones el valor del Alfa de Cronbach es de 0,940 que corresponde al nivel excelente.

Para el cuestionario desarrollo turístico, el valor del Alfa de Cronbach es de 0.807 que corresponde al nivel bueno; en la dimensión atractivos turísticos, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,748 que corresponde al nivel muy aceptable; en la dimensión infraestructura y equipamiento, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,906 que corresponde al nivel excelente; en la dimensión oferta comercial, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,822 que corresponde al nivel bueno; en la dimensión productos y servicios turísticos, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,807 que corresponde al nivel bueno; en la dimensión operadores turísticos, el valor del Alfa de Cronbach es de 0,753 que corresponde al nivel muy aceptable.

## **2.5. Métodos de Análisis de datos**

Los métodos para el análisis de datos que se usaron en esta investigación, se detallan a continuación:

### **a) Estadística descriptiva:**

- Matriz donde se consignaron las puntuaciones de ambas variables: independiente y dependiente.
- Construcción de las tablas de distribución de frecuencias.
- Elaboración de figuras estadísticas de las tablas de distribución.



**b) Estadística inferencial:**

- El procesamiento de los datos cuantitativos y la contrastación de las hipótesis, se realizó usando el software de estadística para ciencias sociales (SPSS V23).
- Se usó la Prueba de Kolmogorov - Smirnov con nivel de significancia al 5%, para determinar la distribución de la muestra tanto en las variables como en sus dimensiones.
- Se usó el Coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall.

**2.6. Aspectos éticos**

Esta investigación para proteger la información tanto de los participantes como de los resultados, se tuvo en consideración los aspectos éticos que se detallan a continuación:

- Consentimiento informado; se aseguró que los individuos participen en la investigación propuesta puesto que esta es compatible con sus valores, intereses y preferencias; y que lo hacen por propia voluntad con el conocimiento suficiente para decidir con responsabilidad sobre sí mismos.
- Selección equitativa de los sujetos; en la selección de los sujetos para el estudio se aseguró que estos son escogidos por razones relacionadas con las interrogantes científicas.
- Libre Participación; la participación de los sujetos en la investigación fue mucho más allá de responder a los cuestionarios, implicó también el conocimiento del tema de su parte.
- Respeto; es uno de los aspectos más importantes a la hora de realizar la investigación en la medida en que se atendió por lo menos dos convicciones éticas: tratar a los individuos como agentes autónomos y proteger su integridad.





- Retribución – beneficio; se sintetizó en dos premisas básicas: no hacer daño a los participantes e incrementar al máximo los beneficios disminuyendo los daños posibles.

### III.RESULTADOS

El procesamiento y análisis de los datos obtenidos como producto de la aplicación de los dos cuestionarios diseñados para medir tanto variables como dimensiones, el análisis de los mismos permite responder a los objetivos de investigación propuestos y contrastar las hipótesis planteadas por ello se ha utilizado metodología cuantitativa y análisis estadístico; los datos se han tabulado y graficado según el tipo y diseño de investigación propuesto, siendo estos datos resultado. Se usó la prueba estadística de Kolmogorov Smirnov para observar la distribución de la muestra siendo esta no normal, por tanto, se usó el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall. El objetivo la investigación fue determinar qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

La actividad turística ha experimentado un auge en las últimas décadas en la ciudad de Cajamarca, presentando unas cifras que crecen de forma exponencial, por ello puede considerarse una de las principales actividades económicas de la ciudad, básicamente por su capacidad de generar riqueza; las ciudades concentran la actividad económica, política y social, han sido dotadas de espacios lúdicos que constituyen un patrimonio único. El desarrollo de políticas de movilidad sostenible puede promover la accesibilidad y el desplazamiento sencillo del turista mientras descubre los principales atractivos de la ciudad. Por ello es esencial la participación de la Administración Pública, convirtiéndose los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en el instrumento de planificación clave que integra los esfuerzos en esta dirección.



La combinación de la movilidad sostenible en la ciudad con el turismo competitivo es una cuestión esencial, ya que un planteamiento adecuado facilitará la mejora ambiental además de la ventaja económica, ya que el sector turístico es muy sensible a las condiciones del entorno y ello afecta a la percepción y satisfacción del visitante.

### 3.1. Descripción de resultados de los niveles de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca - 2017.

**Tabla 3**

***Niveles de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca - 2017.***

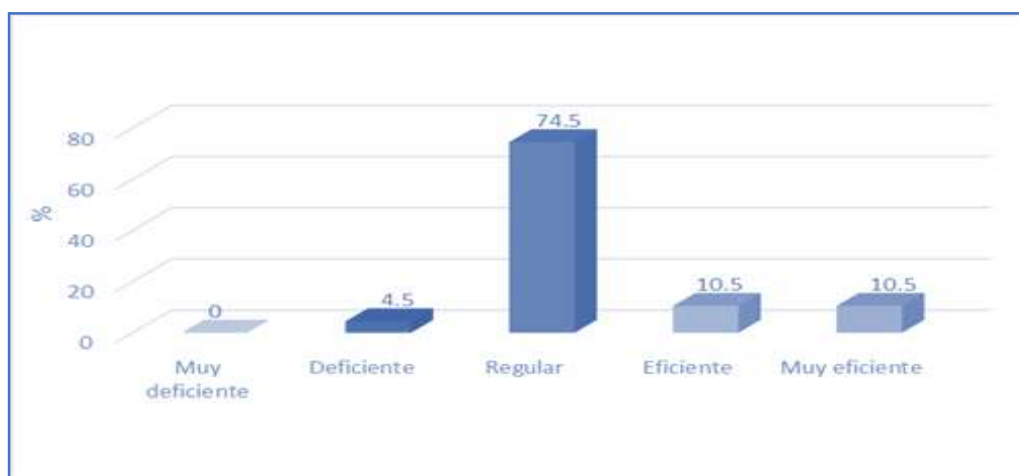
NIVELES	Gestión de la movilidad urbana sostenible	
	P	%
Muy deficiente	0	0
Deficiente	18	4.5
Regular	286	74.5
Eficiente	40	10.5
Muy eficiente	40	10.5
<b>TOTAL</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Matriz de base de datos

**Interpretación:** en la tabla 3 tenemos la variable Gestión de la movilidad urbana sostenible donde el mayor nivel es regular con un 74.5% (286 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), seguido del nivel eficiente y muy eficiente con un 10.5% cada uno (40 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel deficiente con 4.5% (18 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca) y finalmente el nivel muy deficiente con 0%. De lo antes encontrado, se puede decir que el desarrollo económico y social experimentado por el municipio cajamarquino en los últimos años ha repercutido sustancialmente en la movilidad urbana y en sus impactos económicos, sociales y medioambientales; por tanto se hace necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que



incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello



la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible. Para ello, es necesario conocer las repercusiones energéticas, medioambientales, económicas y sociales de la movilidad urbana incluyendo en ella los conceptos de sostenibilidad y movilidad sostenible.

**Figura 1.** Niveles de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca - 2017.

Fuente: Tabla 3

### 3.2. Descripción de resultados de los niveles de las dimensiones de la gestión de la movilidad urbana sostenible: circulación motorizada eficiente, corredores peatonales y ciclovías, infraestructura vial, eficiencia del servicio y accesibilidad y conexiones.

**Tabla 4**

***Puntajes de los niveles de las dimensiones de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca - 2017.***

NIVELES	Circulación motorizada eficiente		Corredores peatonales y ciclovías		Infraestructura vial		Eficiencia del servicio		Accesibilidad y conexiones	
	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
Muy deficiente	56	14.5	5	1.3	0	0	0	0	4	1
Deficiente	30	8	41	10.7	9	2	28	7	185	48
Regular	0	0	277	72	170	44	261	68	90	23.5



Eficiente	288	75	17	4.5	180	47	55	14.5	15	4
Muy eficiente	10	2.5	44	11.5	25	7	40	10.5	90	23.5
<b>TOTAL</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Matriz de base de datos

**Interpretación:** en la tabla 4 tenemos las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes porcentajes: corredores peatonales y ciclovías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%.

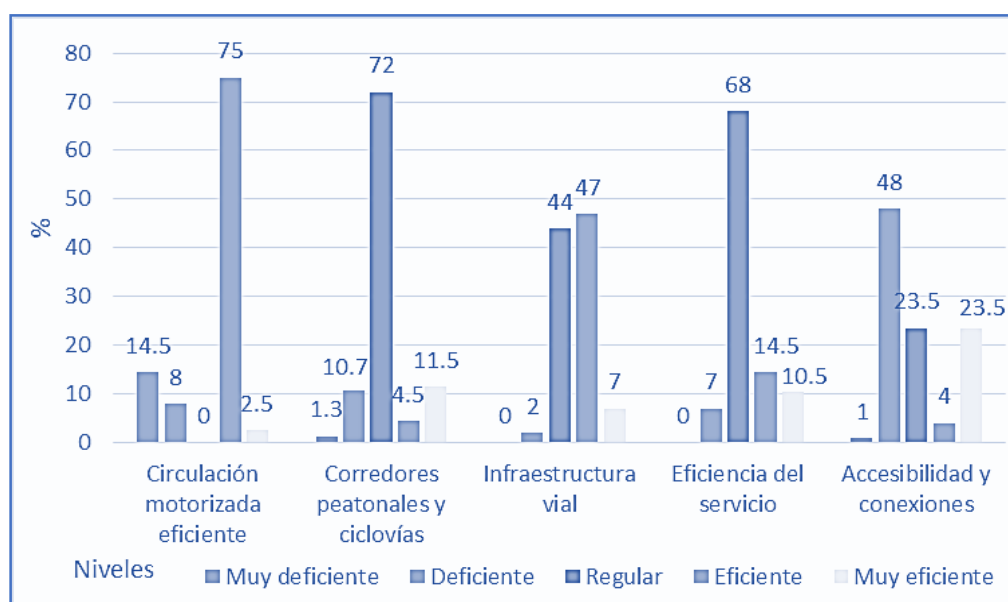
La mejor gestión del espacio urbano tiene resultados evidentes en mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y de la actividad comercial, gracias al incremento de la calidad del espacio peatonal, de la accesibilidad y del entorno urbano. La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación; un sistema de movilidad competitivo pasa por concienciarse de que la movilidad, entre otras cosas, es parte del proceso productivo de la ciudad, y contribuye a su dinamismo económico y social. Si bien la movilidad urbana es importante para la funcionalidad de la ciudad, esta debe cumplir con estándares de calidad con respeto al espacio disponible en la ciudad, las medidas centrales deben buscar reducir el ruido, el clima y las emisiones contaminantes.

En la tabla mostrada, encontramos que la dimensión con mayor porcentaje es corredores peatonales y ciclovías con un 72% en el nivel regular; esto dado que los encuestados consideran que se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular y que el transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito, por tanto se necesita incentivar la vocación peatonal implementando ejes peatonales



y semi-peatonales, la red peatonal debe estar conectada a los ejes de articulación del distrito. Se requiere establecer una red de ciclovías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta y mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados. Asimismo, se debe promover el cierre temporal de calles liberándolas y recuperándolas para peatones y ciclistas y garantizar la seguridad de peatones y ciclistas mediante un adecuado diseño urbano y vial.

Del mismo modo, otra dimensión con alto porcentaje es eficiencia del servicio con un 68% en el nivel regular, dado que sugieren los encuestados que se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible, y es necesario ejercer control permanente al estado técnico mecánico de los vehículos de transporte público, asimismo se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente. Se debe regular la oferta del transporte individual garantizando al usuario condiciones seguras en su traslado y establecer mayores rutas de transporte reduciendo los tiempos de viaje del usuario. Así como, implementar un modelo de movilidad más eficiente que permita el desarrollo de los



atractivos turísticos prohibiendo la colocación en la vía pública de cualquier obstáculo que afecte la circulación motorizada y peatonal, por





último, se requiere evitar la saturación del parque automotor para eliminar el riesgo de colapso vial.

**Figura 2.** Niveles de las dimensiones de la gestión de la movilidad urbana sostenible del distrito de Cajamarca - 2017.

**Fuente:** Tabla 4

### 3.3.Descripción de resultados del nivel del desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.

**Tabla 5**

**Niveles del desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.**

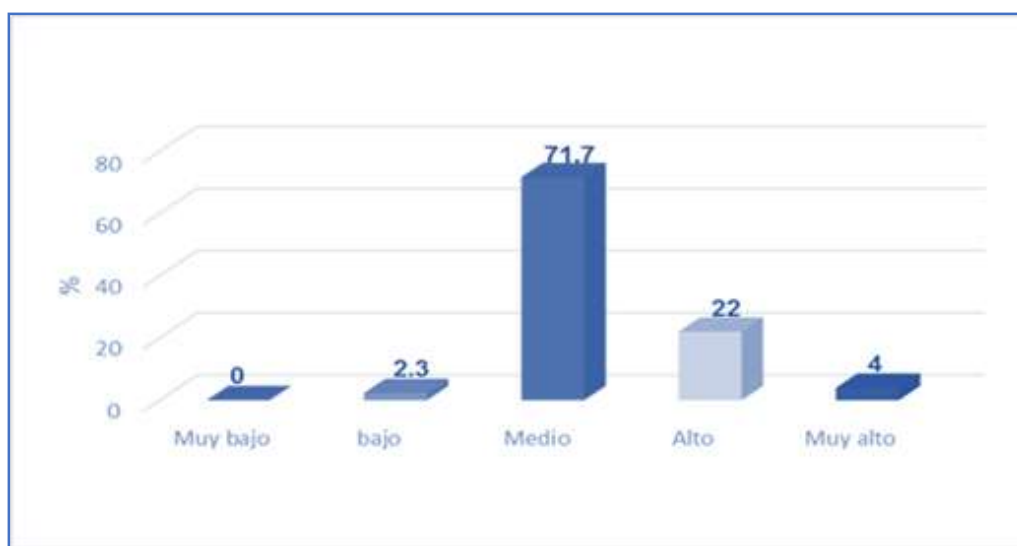
NIVELES	Desarrollo turístico	
	P	%
Muy bajo	0	0
bajo	9	2.3
Medio	276	71.7
Alto	85	22
Muy alto	14	4
<b>TOTAL</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Matriz de base de datos

**Interpretación:** en la tabla 5 tenemos que en la variable desarrollo turístico el nivel más alto es el medio con un 71.7% (276 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), seguido del nivel alto con un 22% (85 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel muy alto con un 4% (14 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel bajo con un 2.3% (trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores) y por último el nivel muy bajo con 0%. De lo encontrado, podemos decir que siendo el turismo uno de los sectores que más crecen en el mundo, es muy importante para el desarrollo económico y social de Cajamarca. El ingreso de turistas y su capacidad



de gasto en múltiples servicios, ya sean de hospedaje, transporte, alimentación, paquetes turísticos y demás factores de consumo, hacen



que toda la maquinaria productiva relacionada al turismo se dinamice y genere empleo sostenido, no solo para los emisores de estas visitas, sino también para los pobladores de las zonas visitadas; por ello es importante mejorar la gestión de la movilidad urbana sostenible para hacer crecer esta industria.

**Figura 3.** Niveles del desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.

Fuente: Tabla 5

### 3.4. Descripción de resultados de los niveles de las dimensiones del desarrollo turístico: atractivos turísticos, infraestructura y equipamiento, oferta comercial, productos y servicios turísticos y operadores turísticos.

**Tabla 6**

**Niveles de las dimensiones del desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.**

NIVELES	Atractivos turísticos		Infraestructura y equipamiento		Oferta comercial		Productos y servicios turísticos		Operadores turísticos	
	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
Muy bajo	5	1.3	5	1.3	193	50	49	12.7	9	2.5
bajo	64	16.7	10	2.7	82	21.5	307	80	0	0



Medio	187	48.5	75	19.5	81	21	14	3.5	37	9.5
Alto	77	20	233	60.5	19	5	9	2.5	280	73
Muy alto	51	13.5	61	16	9	2.5	5	1.3	58	15
<b>TOTAL</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Matriz de base de datos

**Interpretación:** en la tabla 6 se muestran las dimensiones de la variable desarrollo turístico, apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento 60.5%, atractivos turísticos 20%, oferta comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%.

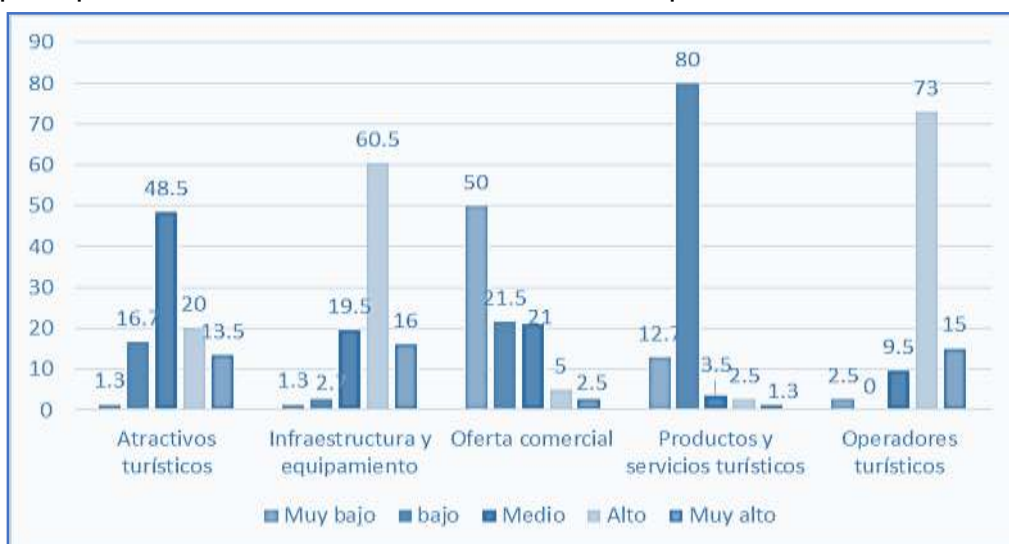
El desarrollo turístico se hace evidente en las dimensiones territorial, antropológica y económica íntimamente relacionadas entre sí; unos determinados territorios sólo podrán convertirse en destinos turísticos en función de que posean o no los factores necesarios. A su vez, el desarrollo socio- económico inducido por el turismo también dependerá de las características de los servicios que demanden los turistas; de otro lado, la forma física que adopta el desarrollo turístico de un determinado destino está íntimamente relacionada con las características de los turistas que lo visitan, así como con el tipo de empresas que se pueden desarrollar en la localidad. Por ello, el gobierno local debe crear las condiciones necesarias para que los turistas colmen sus expectativas y consigan el bienestar que buscan, cuidando adecuadamente el atractivo turístico y su ecosistema y promoviendo mejoras en la infraestructura urbana de la ciudad.

En la tabla anterior se puede apreciar que la dimensión con mayor porcentaje es operadores turísticos 73%, en el nivel alto; esto se debe a que en el distrito de Cajamarca se desarrollan productos turísticos basados en la naturaleza y el patrimonio cultural, el desarrollo de productos y rutas turísticas se hace teniendo como base el Inventario Turístico Regional, esto permite ofertar al turista productos turísticos



innovadores, seguros y que proporcionan vivencias nuevas, además se incluyen las manifestaciones folklóricas, danzas y festividades como producto turístico del distrito, de otro lado la belleza arquitectónica de las edificaciones en el centro histórico del Distrito constituye un elemento turístico. El distrito cuenta variedad de servicios turísticos que facilitan el acercamiento, uso y disfrute de los recursos turísticos, por ello se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura y ofrecer servicios complementarios para satisfacer las necesidades del turista.

Otra dimensión con alto porcentaje es infraestructura y equipamiento con un 60.5% en el nivel alto; esto puesto que se necesita mejorar la infraestructura de los terminales y aeropuertos para enfrentar una mayor cantidad de turistas, se deben construir más carreteras y sistemas de caminos para mejorar el acceso a los atractivos turísticos del distrito, asimismo se necesita mejorar la infraestructura urbana cercana a los atractivos turísticos para mejorar la imagen urbana, se deben establecer medios de transporte eficiente para garantizar el itinerario turístico del visitante y promover la rehabilitación de pavimentos en calles y plazas principales del distrito. El distrito debe poseer una adecuada



infraestructura turística en transporte para conectar con resto del departamento, para ello se debe considerar una adecuada señalización vial y turística de los servicios turísticos que ofrece el distrito y de los



lugares por visitar, asimismo, el sector privado impulsa la construcción de infraestructura en apoyo al turismo local.

**Figura 4.** Niveles de las dimensiones del desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.

**Fuente:** Tabla 6



### 3.5. Resultados ligados a las hipótesis

**Tabla 7**

***Prueba de Kolmogorov Smirnov de los puntajes de la gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.***

PRUEBAS NO PARAMÉTRICAS		Gestión de la movilidad urbana sostenible	Desarrollo turístico	Circulación motorizada eficiente	Corredores peatonales y ciclovías	Infraestructura vial	Eficiencia del servicio	Accesibilidad y conexiones
N		384	384	384	384	384	384	384
Parámetros normales	Media	60,94	64,08	6,14	13,65	15,83	15,13	10,20
	Desviación estándar	17,192	12,928	4,214	3,875	2,632	3,505	6,899
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,321	,252	,356	,268	,229	,379	,292
	Positivo	,321	,252	,356	,268	,229	,379	,292
	Negativo	-,197	-,098	-,293	-,179	-,118	-,163	-,184
Estadístico de prueba		,321	,252	,356	,268	,229	,379	,292
Sig. asintótica (bilateral)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** En la Tabla 7, se presenta los resultado de la prueba de normalidad aplicada a la distribución de la muestra tanto en las variables como en las dimensiones; se utilizó para este fin la prueba de Kolmogorov-Smirnov, hallándose que todos los valores son menores al 5% de significancia ( $p < 0.05$ ), esto significa que la muestra tiene una distribución no normal, y corresponde la aplicación de pruebas no paramétricas para realizar un análisis más preciso de la relación de causalidad de variables y dimensiones, para la contrastación de las hipótesis se usó del coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall.

### 3.5.1. Prueba de hipótesis general

- La circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

**Tabla 8**

***Tabla Cruzada de la gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.***

Gestión de la movilidad urbana sostenible		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
Deficiente	N	0	16	2	0	18
	%	0,0%	4,2%	0,5%	0,0%	4,7%
Regular	N	3	220	57	6	286
	%	0,8%	57,3%	14,8%	1,6%	74,5%
Eficiente	N	4	33	3	0	40
	%	1,0%	8,6%	0,8%	0,0%	10,4%
Muy eficiente	N	2	7	23	8	40
	%	0,5%	1,8%	6,0%	2,1%	10,4%
TOTAL	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.84    Sig. P = 0.000 < 0.01**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la Tabla 8, tenemos que el 57.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular en consecuencia el desarrollo turístico será medio, en tanto que, el 14.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular el Desarrollo turístico será alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

### 3.5.2. Prueba de hipótesis específicas

***H<sub>1</sub>:** La circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.*



**Tabla 9**

***Tabla Cruzada de la circulación motorizada eficiente y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.***

Circulación motorizada eficiente		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
Muy deficiente	N	1	7	18	4	30
	%	0,3%	1,8%	4,7%	1,0%	7,8%
Deficiente	N	3	45	7	1	56
	%	0,8%	11,7%	1,8%	0,3%	14,6%
Eficiente	N	4	224	55	5	288
	%	1,0%	58,3%	14,3%	1,3%	75,0%
Muy eficiente	N	1	0	5	4	10
	%	0,3%	0,0%	1,3%	1,0%	2,6%
TOTAL	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.69    Sig. P = 0.000 < 0.01**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la tabla 9 tenemos que el 58.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la circulación motorizada eficiente como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería medio, a su vez, el 14.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la circulación motorizada eficiente como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.69$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

**H<sub>2</sub>:** Los corredores peatonales y ciclovías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

**Tabla 10**

**Tabla Cruzada de los corredores peatonales y ciclovías y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.**

Corredores peatonales y ciclovías		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
<b>Muy deficiente</b>	N	0	5	0	0	5
	%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	1,3%
<b>Deficiente</b>	N	0	35	6	0	41
	%	0,0%	9,1%	1,6%	0,0%	10,7%
<b>Regular</b>	N	3	218	50	6	277
	%	0,8%	56,8%	13,0%	1,6%	72,1%
<b>Eficiente</b>	N	4	7	6	0	17
	%	1,0%	1,8%	1,6%	0,0%	4,4%
<b>Muy eficiente</b>	N	2	11	23	8	44
	%	0,5%	2,9%	6,0%	2,1%	11,5%
<b>TOTAL</b>	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.70 Sig. P = 0.000 < 0.01**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la tabla 10 tenemos que el 56.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si los corredores peatonales y ciclovías como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible serían regulares por ello el desarrollo turístico sería medio, mientras que, el 13% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si los corredores peatonales y ciclovías como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible serían regulares con ello el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.70$ , con nivel de significancia menor al

1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que los corredores peatonales y ciclovías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

**H<sub>3</sub>:** *La infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.*

**Tabla 11**

**Tabla Cruzada de la infraestructura vial y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.**

Infraestructura vial		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
	%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	2,3%
Regular	N	7	129	29	5	170
	%	1,8%	33,6%	7,6%	1,3%	44,3%
Eficiente	N	2	131	42	5	180
	%	0,5%	34,1%	10,9%	1,3%	46,9%
Muy eficiente	N	0	7	14	4	25
	%	0,0%	1,8%	3,6%	1,0%	6,5%
TOTAL	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.84    Sig.  $P = 0.000 < 0.01$**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la tabla 11 tenemos que el 34.1% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la infraestructura vial como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente consecuentemente el desarrollo turístico sería medio, a su vez, el 33.6% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la infraestructura vial como componente de la gestión de la movilidad

urbana sostenible sería regular por tanto el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

**H4:** *La eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.*

**Tabla 12**

**Tabla Cruzada de la eficiencia del servicio de transporte y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.**

Eficiencia del servicio de transporte		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
<b>Deficiente</b>	N	0	19	9	0	28
	%	0,0%	4,9%	2,3%	0,0%	7,3%
<b>Regular</b>	N	3	205	47	6	261
	%	0,8%	53,4%	12,2%	1,6%	68,0%
<b>Eficiente</b>	N	5	40	6	4	55
	%	1,3%	10,4%	1,6%	1,0%	14,3%
<b>Muy eficiente</b>	N	1	12	23	4	40
	%	0,3%	3,1%	6,0%	1,0%	10,4%
<b>TOTAL</b>	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.81 Sig. P = 0.003 < 0.05**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la tabla 12 tenemos que el 53.4% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la eficiencia del servicio de transporte como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería

regular por tanto el desarrollo turístico sería medio, de otro lado, el 12.2% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la eficiencia del servicio de transporte como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería regular el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es  $\tau = 0.81$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

*H<sub>5</sub>: La accesibilidad y conexiones es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.*

**Tabla 13**

**Tabla Cruzada de la accesibilidad y conexiones y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.**

Accesibilidad y conexiones		Desarrollo turístico				Total
		Bajo	Medio	Alto	Muy alto	
Muy deficiente	N	0	14	1	0	15
	%	0,0%	3,6%	0,3%	0,0%	3,9%
Deficiente	N	0	4	0	0	4
	%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Regular	N	3	140	36	6	185
	%	0,8%	36,5%	9,4%	1,6%	48,2%
Eficiente	N	0	71	19	0	90
	%	0,0%	18,5%	4,9%	0,0%	23,4%
Muy eficiente	N	6	47	29	8	90
	%	1,6%	12,2%	7,6%	2,1%	23,4%
TOTAL	N	9	276	85	14	384
	%	2,3%	71,9%	22,1%	3,6%	100,0%

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.73 Sig. P = 0.004 < 0.05**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.

**Interpretación:** en la tabla 13 tenemos que el 36.5% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la accesibilidad y conexiones como

componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible fuese regular el desarrollo turístico sería medio, mientras que, el 18.5% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la accesibilidad y conexiones como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.73$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la accesibilidad y conexiones es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

#### IV. DISCUSIÓN

La gestión de la Movilidad urbana sostenible busca incrementar la posibilidad de una mayor eficiencia de los recursos del sistema de transporte, con ello un nuevo enfoque y forma de proceder sobre el transporte y la movilidad, con el fin de alcanzar un tipo de movilidad más sostenible, incidiendo en los modos de transporte e induciendo a modificar las conductas de movilidad. Por ello, se deben formular y articular una serie de metodologías, herramientas y políticas, que, en integración y cooperación con las actuales, ayudan a conseguir una mayor eficiencia de los sistemas de transporte para impulsan una movilidad más responsable (Urzelai, et. al, 2008).

De otro lado, siendo el turismo un generador de movilidad, se deben perseguir diversas metas en este campo, tanto para los turistas como para los destinos dado que a su llegada los turistas precisan información clara, concisa y actualizada sobre medios de transporte para poder alcanzar su destino final y visitar los lugares o atracciones previstas. De esta forma, las ciudades turísticas tienen que enfrentarse con una población que se ve incrementada en los meses de temporadas altas, lo que ejerce una tensión considerable sobre sus sistemas de transporte y, a menudo sobre el entorno al que llega el turista. Consecuentemente, es necesario hacer frente a esta demanda temporal e irregular para no interferir en una circulación regular del tráfico (Urzelai, et. al, 2008).

La actividad turística, necesariamente, debe ir de la mano del paradigma de sostenibilidad, ya que uno de los objetivos que persiguen las naciones en el mundo, es conservar sus recursos naturales y culturales, sin dejar de lado el desarrollo social y económico, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. La mayoría de países en el mundo practican una actividad turística sostenible, donde también está incluido la movilidad, con lo que se busca que los turistas tomen conciencia del destino que han elegido visitar y practiquen un turismo amigable con el ambiente. La mayoría de las ciudades del mundo

buscan alcanzar una movilidad sostenible ya que así se puede lograr beneficios sociales y ambientales, por lo que se trabaja para lograr que los desplazamientos diarios de las personas e intercambios comerciales no perjudiquen el medio ambiente, siempre en concordancia y armonía con la cultura de cada pueblo (Escobar, 2015).

Por ello, no se puede dejar de lado la relevancia que tiene la movilidad turística para la ciudad, que puede afectar a la calidad de vida del residente debido a los atascos, autobuses llenos, congestión vehicular, etc., pero que a la vez es una fuente de riqueza a la que no se puede renunciar. El número de turistas que visitan la ciudad constituyen una oportunidad para la misma; una mejor gestión de los recursos actuales y su utilización a pleno rendimiento poniendo a disposición todos los modos de transporte, ha de permitir disminuir este nivel de presión y hacer más agradable la estancia al visitante (Ayuntamiento de Palma, 2014).

El turismo ha cobrado gran importancia en las diferentes naciones, y difícilmente se podrá encontrar alguna que no esté interesada en su desarrollo, es innegable que esta actividad ha favorecido el desarrollo mundial y que lo sigue haciendo, ya que es una de las industrias más importantes que promueve viajes de todo tipo con fines de descanso, motivos culturales, interés social, negocios o simplemente ocio. Donde el transporte motorizado con el pasar de los años se ha convertido en el principal medio de movilización en el sector turístico puesto que cada día el desplazamiento de turistas se incrementa a nivel mundial. Asimismo, desarrollo del transporte terrestre, marítimo y aéreo innegablemente ha permitido mayor progreso para el turismo, y de igual manera, ha posibilitado la creación de bienes y servicios que coadyuven a canalizar todos los esfuerzos para brindar a los turistas un excelente servicio de calidad (Escobar, 2015).

Siendo la movilidad sostenible una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto por todos los vecinos de las calles y carreteras. Este respeto debe ir dirigido a residentes, peatones,



ciclistas, pasajeros del transporte público, así como a los demás conductores causando el menor costo energético, contaminando lo menos posible y dando preferencia al otro usuario de la vía. Las sociedades cada día buscan nuevos destinos turísticos en donde puedan encontrar una variada forma de movilidad que permitan garantizar los desplazamientos de los turistas de forma económica, entretenida, eficiente y segura; todos estos componentes están enfocados en la conservación del ambiente y además da paso a una lógica de sostenibilidad en la movilidad (Mendoza, 2011).

De acuerdo a los datos estadísticos encontrados, procesados e interpretados, en la tabla 3 tenemos a la variable Gestión de la movilidad urbana sostenible donde el mayor nivel es regular con un 74.5% (286 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), seguido del nivel eficiente y muy eficiente con un 10.5% cada uno (40 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel deficiente con 4.5% (18 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca) y finalmente el nivel muy deficiente con 0%. De lo antes encontrado, se puede decir que el desarrollo económico y social experimentado por el municipio cajamarquino en los últimos años ha repercutido sustancialmente en la movilidad urbana y en sus impactos económicos, sociales y medioambientales; por tanto se hace necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible. Para ello, es necesario conocer las repercusiones energéticas, medioambientales, económicas y sociales de la movilidad urbana incluyendo en ella los conceptos de sostenibilidad y movilidad sostenible.

Para Padilla (2018), la gestión de la movilidad urbana es el conjunto de procesos y actividades orientadas a garantizar el correcto

desplazamiento de la población en un área urbana para el adecuado desarrollo de sus actividades. En cambio, para Mújica (2018) se entiende la gestión de la movilidad urbana como las acciones que deberán hacerse para hacer eficiente y sostenible un sistema de movilidad urbana es importante porque existe la necesidad de trasladarse de un sitio a otro en distancias no tan cercanas.

Según el Eadic (2018), la gestión de la movilidad urbana sostenible parte de una visión integradora sobre los aspectos a tener en cuenta de cara a planificar la movilidad en la ciudad de forma eficiente, contemplando formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público). Se trata en definitiva de potenciar modos de transporte que hagan compatibles el desarrollo económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, contribuyendo así a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. La gestión de la movilidad urbana sostenible brinda herramientas para gestionar las diferentes dimensiones de la movilidad urbana sostenible a través de un enfoque integral y multidisciplinario. Es necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible (EPOMM, 2008).

En la tabla 4 tenemos las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes porcentajes: corredores peatonales y ciclovías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%. De acuerdo con el Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (2005), la gestión eficiente de la movilidad utiliza una combinación de estas estrategias para conseguir cambios en el comportamiento relacionado con el transporte, por ello pretende reducir la dependencia del vehículo con baja ocupación, proponiendo

alternativas realistas como el compartir vehículo, el transporte público, e ir en bicicleta o a pie. Además, incluye medidas que incrementen la concienciación de la gente en materia de transporte sostenible. La gestión de la movilidad emplea una serie de técnicas para dirigirse a los colectivos específicos de personas y reducir su dependencia del coche. Estos colectivos son generalmente personas que viajan al mismo destino, por ejemplo, a colegios, centros de trabajo, centro-ciudad, etc.

La mejor gestión del espacio urbano tiene resultados evidentes en mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y de la actividad comercial, gracias al incremento de la calidad del espacio peatonal, de la accesibilidad y del entorno urbano. La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación; un sistema de movilidad competitivo pasa por concienciarse de que la movilidad, entre otras cosas, es parte del proceso productivo de la ciudad, y contribuye a su dinamismo económico y social. Si bien la movilidad urbana es importante para la funcionalidad de la ciudad, esta debe cumplir con estándares de calidad con respeto al espacio disponible en la ciudad, las medidas centrales deben buscar reducir el ruido, el clima y las emisiones contaminantes.

En la tabla mostrada, encontramos que la dimensión con mayor porcentaje es corredores peatonales y ciclovías con un 72% en el nivel regular; esto dado que los encuestados consideran que se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular y que el transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito, por tanto se necesita incentivar la vocación peatonal implementando ejes peatonales y semi-peatonales, la red peatonal debe estar conectada a los ejes de articulación del distrito. Se requiere establecer una red de ciclovías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta y mejorar

los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados. Asimismo, se debe promover el cierre temporal de calles liberándolas y recuperándolas para peatones y ciclistas y garantizar la seguridad de peatones y ciclistas mediante un adecuado diseño urbano y vial.

Del mismo modo, otra dimensión con alto porcentaje es eficiencia del servicio con un 68% en el nivel regular, dado que sugieren los encuestados que se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible, y es necesario ejercer control permanente al estado técnico mecánico de los vehículos de transporte público, asimismo se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente. Se debe regular la oferta del transporte individual garantizando al usuario condiciones seguras en su traslado y establecer mayores rutas de transporte reduciendo los tiempos de viaje del usuario. Así como, implementar un modelo de movilidad más eficiente que permita el desarrollo de los atractivos turísticos prohibiendo la colocación en la vía pública de cualquier obstáculo que afecte la circulación motorizada y peatonal, por último, se requiere evitar la saturación del parque automotor para eliminar el riesgo de colapso vial.

En la tabla 5 tenemos que en la variable desarrollo turístico el nivel más alto es el medio con un 71.7% (276 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), seguido del nivel alto con un 22% (85 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel muy alto con un 4% (14 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca), el nivel bajo con un 2.3% (trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores) y por último el nivel muy bajo con 0%. De lo encontrado, podemos decir que siendo el turismo uno de los sectores que más crecen en el mundo, es muy importante para el desarrollo económico y social de Cajamarca. El ingreso de turistas y su capacidad de gasto en

múltiples servicios, ya sean de hospedaje, transporte, alimentación, paquetes turísticos y demás factores de consumo, hacen que toda la maquinaria productiva relacionada al turismo se dinamice y genere empleo sostenido, no solo para los emisores de estas visitas, sino también para los pobladores de las zonas visitadas; por ello es importante mejorar la gestión de la movilidad urbana sostenible para hacer crecer esta industria.

La importancia de lograr un desarrollo local turístico radica, según Formichella (2014), en el proceso dinámico e integrador en zonas o localidades, mejorando las condiciones de vida de los habitantes. De allí que para que se pueda dar un desarrollo local turístico y como resultado final, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, se debe atender aspectos centrales como ejes de desarrollo. El propósito del desarrollo local turístico, destaca Castellanos (2011), busca el mejoramiento de las condiciones de vida de una determinada localidad, comunidad o territorio, logrando un equilibrio entre los aspectos: económico, social y ambiental en un espacio físico determinado, articulado al beneficio y satisfacción de las necesidades de los residentes de ese mismo territorio.

Asimismo, sostiene Padilla (2018), que el distrito de Cajamarca tiene un gran potencial turístico, el cual no es aprovechado teniendo muchas falencias sobre la infraestructura turística, conservación de los recursos patrimoniales, calidad del servicio de empresas vinculadas al turismo, además de desorden e informalidad en la ciudad. Todo esto puede mejorar trabajando en conjunto con todas las instituciones involucradas, empresa privada y sociedad civil. Agrega Mujica (2018), que Cajamarca tiene potencial al desarrollo turístico y podría mejorarse como tal.

En la tabla 6 se muestran las dimensiones de la variable desarrollo turístico, apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento

60.5%, atractivos turísticos 20%, oferta comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%. Según la USIL (2013), el turismo forma parte sustancial de la historia moderna de las naciones y es considerado un instrumento eficaz para la erradicación de la pobreza, además de convertirse en instrumento vigoroso y sustantivo para impulsar el entendimiento entre los pueblos. Es una de las principales oportunidades de crecimiento económico para nuestro país teniendo en cuenta su inmensa riqueza en cultura, biodiversidad, en climas y paisajes. Gestionado de manera sostenible, es indudable que el turismo es una pieza clave que no solo permitirá el desarrollo económico, sino que será un importante factor de cohesión social contribuyendo, así, al fortalecimiento del orgullo e identidad nacional y a la conservación de nuestro medio ambiente.

El desarrollo turístico se hace evidente en las dimensiones territorial, antropológica y económica íntimamente relacionadas entre sí; unos determinados territorios sólo podrán convertirse en destinos turísticos en función de que posean o no los factores necesarios. A su vez, el desarrollo socio- económico inducido por el turismo también dependerá de las características de los servicios que demanden los turistas; de otro lado, la forma física que adopta el desarrollo turístico de un determinado destino está íntimamente relacionada con las características de los turistas que lo visitan, así como con el tipo de empresas que se pueden desarrollar en la localidad. Por ello, el gobierno local debe crear las condiciones necesarias para que los turistas colmen sus expectativas y consigan el bienestar que buscan, cuidando adecuadamente el atractivo turístico y su ecosistema y promoviendo mejoras en la infraestructura urbana de la ciudad.

En la tabla anterior se puede apreciar que la dimensión con mayor porcentaje es operadores turísticos 73%, en el nivel alto; esto se debe a que en el distrito de Cajamarca se desarrollan productos turísticos basados en la naturaleza y el patrimonio cultural, el desarrollo de productos y rutas turísticas se hace teniendo como base el Inventario

Turístico Regional, esto permite ofertar al turista productos turísticos innovadores, seguros y que proporcionan vivencias nuevas, además se incluyen las manifestaciones folklóricas, danzas y festividades como producto turístico del distrito, de otro lado la belleza arquitectónica de las edificaciones en el centro histórico del Distrito constituye un elemento turístico. El distrito cuenta variedad de servicios turísticos que facilitan el acercamiento, uso y disfrute de los recursos turísticos, por ello se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura y ofrecer servicios complementarios para satisfacer las necesidades del turista.

Otra dimensión con alto porcentaje es infraestructura y equipamiento con un 60.5% en el nivel alto; esto puesto que se necesita mejorar la infraestructura de los terminales y aeropuertos para enfrentar una mayor cantidad de turistas, se deben construir más carreteras y sistemas de caminos para mejorar el acceso a los atractivos turísticos del distrito, asimismo se necesita mejorar la infraestructura urbana cercana a los atractivos turísticos para mejorar la imagen urbana, se deben establecer medios de transporte eficiente para garantizar el itinerario turístico del visitante y promover la rehabilitación de pavimentos en calles y plazas principales del distrito. El distrito debe poseer una adecuada infraestructura turística en transporte para conectar con resto del departamento, para ello se debe considerar una adecuada señalización vial y turística de los servicios turísticos que ofrece el distrito y de los lugares por visitar, asimismo, el sector privado impulsa la construcción de infraestructura en apoyo al turismo local.

En la Tabla 7, se presenta los resultado de la prueba de normalidad aplicada a la distribución de la muestra tanto en las variables como en las dimensiones; se utilizó para este fin la prueba de Kolmogorov-Smirnov, hallándose que todos los valores son menores al 5% de significancia ( $p < 0.05$ ), esto significa que la muestra tiene una distribución no normal, y corresponde la aplicación de pruebas no paramétricas para realizar un análisis más preciso de la relación de

causalidad de variables y dimensiones, para la contrastación de las hipótesis se usó del coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall.

En la Tabla 8, tenemos que el 57.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular en consecuencia el desarrollo turístico será medio, en tanto que, el 14.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular el Desarrollo turístico será alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

Martínez & Herraiz (2012), en entornos donde el turismo es una componente predominante, la movilidad es claramente diferente, las motivaciones, la valoración del tiempo, las pautas espacio-temporales son diferentes; por tanto, las medidas para la sostenibilidad de la movilidad han de ser diferentes; las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos de los ofrecidos hasta ahora. La combinación de ambos enfoques, el de la movilidad sostenible y el del turismo competitivo, presenta una importante potencialidad, por ello un planteamiento adecuado puede facilitar simultáneamente una mejora ambiental y una ventaja económica.

Según Padilla (2018) lo más importante es garantizar un eficiente desplazamiento del turista, los componentes pueden ser: motorizado, para acceder a su centro de soporte y recursos patrimoniales; peatonales, para recorrer y conocer la ciudad con seguridad vial,



conectando circuitos turísticos dentro del área urbana. Mientras que Mújica (2018) entiende que el principal componente es el ciudadano, la gestión de la movilidad urbana sostenible debe tener como principal componente las necesidades del ciudadano no del vehículo.

En la tabla 9 tenemos que el 58.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la circulación motorizada eficiente como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería medio, a su vez, el 14.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la circulación motorizada eficiente como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es  $\tau = 0.69$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

En palabras de Vilorio (2012), el medio de desplazamiento anula o cierra las posibilidades de que el sistema de transportes se mantenga; los transportes sean terrestres, acuáticos, aéreos, espaciales forman parte de la actividad turística porque es la que permite interrelacionarse con cada uno de los integrantes básicos de la industria como son: alojamientos, centros de atractivos turísticos, agencias de viaje, entre otros; y esto a su vez conforman el mundo del turismo. Los vehículos motorizados como medio de desplazamiento se convierten en uno de los transporte con características turísticas por excelencia.

De acuerdo con Padilla (2018), la adecuada circulación es uno de los componentes que se requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca siempre y cuando ésta esté bien ordenada, bien señalizada y debidamente controlada. Añade a esto Mújica (2018), quien sostiene

que es necesario realizar un plan de gestión que incluya la circulación motorizada.

En la tabla 10 tenemos que el 56.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si los corredores peatonales y ciclovías como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible serían regulares por ello el desarrollo turístico sería medio, mientras que, el 13% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si los corredores peatonales y ciclovías como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible serían regulares con ello el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.70$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que los corredores peatonales y ciclovías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

Sostiene Escobar (2015), que este sistema de transporte alternativo permitirá desplazarse por la ciudad de forma distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Ser libre, y tener la posibilidad siempre de relacionarse con el espacio construido. Este tipo de movilidad es una opción de turismo en la ciudad, que atraerá a los visitantes interesados en causar el menor impacto ambiental. El empleo de nuevos medios de transporte es una gran oportunidad para que, no solo los turistas conozcan acerca de las ventajas de usar medios de transporte alternativos, sino que la ciudadanía en general acepte e integre el uso de los mismos en las actividades diarias y en recorridos turísticos alrededor de la ciudad.

Padilla (2018), considera que los corredores peatonales y ciclovías son uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca; ya que el turista busca calma, paz, nuevas

experiencias y un viaje placentero, requiriendo encontrar corredores por donde caminar de una forma segura, con espacios para sentarse y conversar y que produzcan sensaciones agradables. Asimismo, Mújica (2018), los considera importantes porque son de necesidad para el ciudadano cajamarquino.

En la tabla 11 tenemos que el 34.1% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la infraestructura vial como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente consecuentemente el desarrollo turístico sería medio, a su vez, el 33.6% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la infraestructura vial como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería regular por tanto el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

Según Reinikka & Svensson (1999), la existencia de infraestructura vial en una economía genera una serie de efectos positivos (externalidades) para el desarrollo de las actividades privadas, puesto que esta se constituye en un conjunto de activos públicos que influyen en las decisiones de producción y de consumo de las empresas y de los hogares. Así, por ejemplo, las actividades privadas en las regiones de un país no se desarrollarían adecuadamente si la infraestructura vial no fuera provista de manera eficiente, ya sea por el sector público o por el privado, evitando la duplicación y el desperdicio de recursos escasos. En tanto que Cruz (2006), sostiene que la infraestructura sirve de base para promover el desarrollo socio-económico en general; por ello el desarrollo turístico de una localidad determinada dependerá en gran parte de la existencia de obras como: vías de acceso, transporte,

carreteras, aeropuertos, instalaciones de luz, de agua y desagüe, de teléfono y servicios generales como asistencias médicas, bancos, correo, etc.

De acuerdo con Padilla (2018), se considera que la buena infraestructura vial es uno de los componentes se requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, por ello se debe contar con un plan de inversiones y de mantenimiento para lograrlo. Y también Mújica (2018) considera que la buena infraestructura vial es un servicio que deben darse tanto los ciudadanos locales como a los turistas que visitan la ciudad.

En la tabla 12 tenemos que el 53.4% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la eficiencia del servicio de transporte como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería regular por tanto el desarrollo turístico sería medio, de otro lado, el 12.2% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la eficiencia del servicio de transporte como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería regular el desarrollo turístico sería alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es  $\tau = 0.81$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

Respecto de esto, manifiesta Chontasi (2014) que el primer servicio en recibir a un visitante es el del transporte terrestre, el mismo que es considerado como el eje transversal de la operación turística, ya que siempre se va a requerir de él para optimizar cada una de las actividades programadas. El sistema de transporte turístico debe responder a necesidades económicas, socioculturales y políticas que

surgen de la demanda de bienes y servicios, de igual manera y por consecuencia la movilidad debe garantizar a la circulación rápida, cómoda, económica y segura, la misma que exija el derecho a la accesibilidad entendiéndose esta como el acceso de vehículos o personas a cualquier punto de interés.

Según Padilla (2018), considera que la eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para el desarrollo turístico de Cajamarca siendo muy necesaria para lograrlo la educación vial y el control por parte de las autoridades competentes. Así también Mújica (2018) considera que la eficiencia de un servicio de transporte está en relación al beneficio del usuario que recibirá de parte del servidor del mismo.

En la tabla 13 tenemos que el 36.5% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la accesibilidad y conexiones como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible fuese regular el desarrollo turístico sería medio, mientras que, el 18.5% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la accesibilidad y conexiones como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.73$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la accesibilidad y conexiones es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

Según la OMT (2014), La accesibilidad debe estar presente en toda la cadena turística, las conexiones entre todos los lugares, servicios y actividades deberían estar bien planificadas y probadas. El destino turístico accesible aplicado a una localidad debe estar ligado a la disponibilidad de instalaciones, infraestructuras y transportes

accesibles que den lugar a un entorno variado, estimulante y de fácil acceso. Evitando promocionarse como accesibles los puntos de atracción turística o alojamientos que se encuentren dentro de un área inaccesible, sin oportunidades de transporte o conexión con otros lugares turísticos.

Padilla (2018), considera que la accesibilidad y conexiones son uno de los componentes de la gestión sostenible que inciden el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca dado que son de vital importancia para la eficiencia de la movilidad urbana (menor uso de recursos para el logro de un objetivo); si la movilidad es eficiente el poblador se desplazará en menor tiempo y de forma más óptima y con ello se mejorara la eficiencia del transporte que permitirá unir un mayor equipamiento cultural, social e institucional. Mientras que Mujica (2018) considera que la accesibilidad y conexiones son uno de los componentes principales de la gestión de la movilidad urbana sostenible, puesto que permiten interconectar los espacios públicos en el menor tiempo posible, facilitando el desplazamiento de las personas ya sea mediante vehículos motorizados o en forma peatonal.

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, que pretenden sensibilizar a la población sobre la importancia que supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) y, en definitiva, por la utilización de los medios de transporte más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos. Para lograrlo se tienen que implantar medidas y cambiar tendencias, para lo cual se hace necesario la concienciación e implicación social y la colaboración de las administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia hacia la sostenibilidad.

La movilidad es parte integrante de la ciudad, por ello la adherencia de cada modo de transporte liga a sus usuarios, en mayor o menor medida, al territorio y probablemente influirá en las relaciones que creen al desplazarse. Cuando las personas deciden moverse no van solamente de un punto inicial al punto final; en muchas ocasiones desean hacer un uso diferente de su tiempo. El turismo tiene en el tiempo y en el paisaje a dos de sus principales recursos económicos y la movilidad, en su sentido más amplio, es el vector que los pone a su disposición. Por tanto, no resulta extraña esa clara integración que el sector turístico tiene con el transporte.

La movilidad supone un activo esencial para el turismo cuando se la vincula al placer (conducir un vehículo, esquiar, patinar, escalar, caminar), el placer de desplazarse es un valor que explotan muchas empresas turísticas, el turismo se enmarca alrededor de unas actividades que están centradas en la movilidad que puede ser activa como pasear caminando o en bicicleta, o bien pasiva tomando un automóvil o alquilando una motocicleta. La movilidad es capaz de atraer a muchas personas y consumir un tiempo atractivo y placentero para ellas. Los lugares utilizados por el turismo crean su propia movilidad para responder a las necesidades de este tipo de actividad económica, y con ello aparecen peculiares medios de transporte que sólo tienen sentido si hay turistas.

El turismo tiende a consumir espacios muy concretos de las ciudades (normalmente los más significativos simbólicamente) y además, se produce de una manera muy concreta en el tiempo, con ello el uso intensivo de estos espacios incrementa notablemente los problemas de movilidad entre turistas y pobladores. El turismo ha cobrado gran importancia en las diferentes naciones, y difícilmente se podrá encontrar alguna que no esté interesada en su desarrollo. Nadie puede negar que esta actividad ha favorecido el desarrollo mundial y que lo sigue haciendo, ya que es una de las industrias más importantes que promueve viajes de todo tipo con fines de descanso, motivos culturales,

interés social, negocios o simplemente ocio. El transporte motorizado con el pasar de los años se ha convertido en el principal medio de movilización en el sector turístico puesto que cada día el desplazamiento de turistas se incrementa a nivel mundial.

Esta investigación es de suma importancia, dado que en ella se realiza un análisis detallado de la correspondencia entre la gestión de la movilidad urbana sostenible y el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, tomando en cuenta que los entornos turísticos suelen ser de los pocos casos en que coinciden intereses económicos y calidad ambiental, consecuentemente es necesaria una gestión sostenible de la movilidad que permita ofrecer un producto turístico de calidad y mitigar los impactos que el modelo de turismo de masas provoca sobre el medio ambiente, dado que la movilidad turística provoca una saturación de los espacios de gran afluencia de la ciudad y desvirtúa el actual sistema de transporte, es necesario adoptar medidas para integrar la demanda turística en la gestión y planificación de la movilidad de la ciudad, haciéndola más eficiente.

Siendo la actividad turística una de las principales actividades económicas, básicamente por su capacidad de generar riqueza, se convierte en una oportunidad de desarrollo siendo preciso el desarrollo de políticas de movilidad sostenible para promover la accesibilidad y el desplazamiento sencillo del turista mientras descubre los principales atractivos de la ciudad. Una mala gestión de la movilidad puede significar la destrucción de los atractivos turísticos, mientras que una buena gestión de la movilidad puede implicar la adición de valor e, incluso, la posibilidad de incrementar positivamente la diferenciación.



## V. CONCLUSIONES

1. En la variable Gestión de la movilidad urbana sostenible, es regular con un 74.5, se hace necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los turistas y ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible.
2. En las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes porcentajes: corredores peatonales y ciclo vías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%. La gestión eficiente de la movilidad utiliza una combinación de estas estrategias para conseguir cambios en el comportamiento relacionado con el transporte, por ello pretende reducir la dependencia del vehículo con baja ocupación, proponiendo alternativas realistas como el compartir vehículo, el transporte público, e ir en bicicleta o a pie. Además, incluye medidas que incrementen la concienciación de la gente en materia de transporte sostenible.
3. En la variable desarrollo turístico, el nivel más alto es el medio con un 71.7%, el propósito del desarrollo local turístico es buscar el mejoramiento de las condiciones de vida de una determinada localidad, comunidad o territorio, logrando un equilibrio entre los aspectos: económico, social y ambiental en un espacio físico determinado, articulado al beneficio y satisfacción de las necesidades de los residentes de ese mismo territorio.
4. En las dimensiones de la variable desarrollo turístico, apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento 60.5%, atractivos turísticos 20%, oferta

comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%. El turismo forma parte sustancial de la historia moderna de las naciones y es considerado un instrumento eficaz para la erradicación de la pobreza, además de convertirse en instrumento vigoroso y sustantivo para impulsar el entendimiento entre los pueblos. Es una de las principales oportunidades de crecimiento económico para nuestro país teniendo en cuenta su inmensa riqueza en cultura, biodiversidad, en climas y paisajes.

5. La circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.69$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. El medio de desplazamiento anula o cierra las posibilidades de que el sistema de transportes se mantenga; los transportes sean terrestres, acuáticos, aéreos, espaciales forman parte de la actividad turística porque es la que permite interrelacionarse con cada uno de los integrantes básicos de la industria como son: alojamientos, centros de atractivos turísticos, agencias de viaje, entre otros; y esto a su vez conforman el mundo del turismo.
  
6. Los corredores peatonales y ciclo vías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.70$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. Este sistema de corredores alternativos permitirá desplazarse por la ciudad de forma distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Ser libre, y tener la posibilidad siempre de relacionarse con el espacio construido. Este tipo de movilidad es una opción de turismo en la ciudad, que atraerá a los visitantes interesados en causar el menor impacto ambiental.

7. La infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. La infraestructura sirve de base para promover el desarrollo socio-económico en general; por ello el desarrollo turístico de una localidad determinada dependerá en gran parte de la existencia de obras como: vías de acceso, transporte, carreteras, aeropuertos, instalaciones de luz, de agua y desagüe, de teléfono y servicios generales como asistencias médicas, bancos, correo, etc.
8. La accesibilidad y conexiones, son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis y se rechaza la nula. En entornos donde la accesibilidad es un componente predominante, la movilidad y las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos de los ofrecidos hasta ahora. La combinación de ambos enfoques, el de la accesibilidad y el de conexiones, presenta una importante potencialidad, por ello un planteamiento adecuado puede facilitar simultáneamente una mejora ambiental y una ventaja económica.
9. La eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.81$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. El sistema de transporte turístico debe responder a necesidades económicas, socioculturales y políticas que surgen de la demanda de bienes y servicios, de igual manera y por consecuencia la movilidad debe garantizar a la circulación rápida, cómoda, económica y

segura, la misma que exija el derecho a la accesibilidad entendiéndose esta como el acceso de vehículos o personas a cualquier punto de interés.

10. Tenemos que **el 57.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular en consecuencia el desarrollo turístico será medio, en tanto que, el 14.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular el Desarrollo turístico será alto.** El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es  $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.

## **VI. RECOMENDACIONES**

1. Se deben contemplar en los planes de desarrollo urbano municipal provincial, a cargo de la MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA POR MEDIO DE LA GERENCIA TERRITORIAL, tomar medidas para favorecer la movilidad urbana sostenible con la promoción de la utilización de tecnologías limpias y con la mejora de la gestión del sistema de transporte, dado que esto redundará en la competitividad turística de los destinos de la ciudad de Cajamarca mejorando la calidad de vida de sus pobladores.
2. Se deberá mejorar la conexión entre los distintos puntos y atractivos turísticos del distrito, con una comunicación y trabajo directo entre la MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) E INFOTUR; así mejorar el desarrollo turístico, procurando una movilidad eficiente, adaptando para ello la infraestructura necesaria para los distintos modos de transporte que permitan desplazamientos más seguros y una correcta articulación y circulación.

3. Se debe fomentar otras formas de movilidad ambientalmente amigables encargándose directamente, LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA, POR INTERMEDIO DE LA GERENCIA DE MEDIO AMBIENTE Y LA GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO, dado que actualmente se aprecia una tendencia general a sustituir la movilidad basada en la circulación motorizada eficiente del vehículo privado por una nueva más diversificada, en la que el peatón y el ciclista adquieren mayor protagonismo especialmente en lugares turísticos, puesto que las relaciones de las personas con su entorno son más directas.
4. Se deberá incluir en el plan de movilidad urbana municipal; encargándose de la ejecución directamente LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE CAJAMARCA, que deberán contemplar corredores peatonales y ciclo vías, incorporen nuevas posibilidades y rutas de movilización para el sector turístico, no haciendo énfasis en el uso de medios de transporte tradicional, y menos contaminantes cuya finalidad sea mantener una relación más amigable con el ambiente y la sostenibilidad de los destinos turísticos.
5. Se debe dotar de nueva infraestructura vial para todos los medios de transporte, en donde intervendrán, LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA ( GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y PRO VIAS REGIONAL, rehabilitando el deterioro existente en ciertos tramos viales para con ello incrementar la baja conectividad de las vías, asimismo se necesita equipamiento moderno y servicios complementarios que aseguren y garanticen la eficiencia de la movilidad urbana local.
6. Se deberá mejorar el servicio de transporte público incentivando mayores inversiones que permitan mejorar la accesibilidad y conexiones; encargándose de la implementación LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y

COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE CAJAMARCA EN COORDINACIÓN CON LA AGREMIACION DISTRITAL DE TRANSPORTISTAS DE CAJAMARCA Y SUTRAN CAJAMARCA. Renovar la flota de unidades remplazándolas por vehículos más modernos y menos contaminantes que aseguren el confort, comodidad y satisfacción del turista con el servicio, por ello es imprescindible adoptar medidas de potenciación del transporte público masivo.

7. Se deberá promover el servicio de transporte masivo, dentro del plan de la gestión de la movilidad sostenible, cuyos responsables serán el GREMIO DE TRANSPORTISTAS DE CAJAMARCA EN COORDINACIÓN CON LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO), trabajando debidamente organizados dentro de comisiones técnicas o mesas de trabajo, guiados por la gerencia de vialidad y transporte de la municipalidad provincial, para mejorar la conexión hacia los centros a tractores del distrito, buscando grandes flujos de desplazamientos concentrados en el espacio y el tiempo hacia los lugares turísticos que permita una mayor dinámica comercial, social y cultural, la misma que incidirá positivamente en el desarrollo local.

## VII. REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Palma (2014). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma de Mallorca*. Civitas, Cleaner and better transport in cities.
- Briceño, A. & Abarca, J. (2012). *Propuesta de Desarrollo Turístico Sostenible en la Parroquia Quinara del Cantón Loja*. Universidad Nacional de Loja.
- Caballero, A. (2013). *Metodología integral innovadora para planes y tesis. La metodología del cómo formularlos*. Cengage Learnig editores, Universidad Autónoma de México.

- Cabrejos, K. & Cubas, L. (2015). *Diseño de estrategias de marketing para el desarrollo turístico sostenible del Distrito de Zaña-Chiclayo*. Universidad Señor de Sipán.
- Castellanos, E. (2011). *Planeación del Espacio Turístico. En La planeación física del espacio turístico en los diferentes modelos de desarrollo Turístico*. México: trillas.
- Castro, O. (2014). *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del Valle de México*, Universidad Iberoamericana.
- Cathalifaud, A. y Osorio, F. (1998). *Introducción a los conceptos básicos de la Teoría General de Sistemas*. Cinta de Moebio: revista electrónica de epistemología de Ciencias Sociales
- Cavero, G. & Fernández, P. (2015). *Gestión de transporte sostenible y diseño geométrico de ciclovía que interconecte la estación Aramburú del Metropolitano y la estación San Borja Sur del Metro de Lima*, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Chávarry, D. (2015). *Ecolodge en Cajamarca, arquitectura en un entorno natural*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Chontasi, F. (2014). *Propuesta de un modelo de gestión del transporte turístico en Ecuador, Caso Pichincha, Ciudad de Quito, medios de transporte por carretera*. Universidad de Especialidades Turísticas.
- Cosavalente, J. & Torres, M. (2014). *Causas que determinan el deficiente servicio de transporte terrestre que brindan los operadores turísticos del distrito de Tarapoto, Provincia de San Martín, Región San Martín-2014*, Nacional de San Martín.



- Cruz, L. (2013). *Propuesta de plan de desarrollo turístico municipal de Temascaltepec Estado de México*. Universidad Autónoma del Estado de México.
- Cruz, S. (2006). *Turismo alternativa de desarrollo de los pueblos y regiones del Perú*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Delgado, F. (2007). *Propuesta metodológica para evaluar y asignar la vocación de uso a las tierras rurales*. Caracas, Venezuela.
- Díaz, B. (2011). *Diseño de productos turísticos*. Madrid: Síntesis.
- Díaz, M. & Díaz, S. (2009). *Desarrollo del turismo rural en la sierra de Piura: Montero y Canchaque*. Tesis de grado no publicado en Administración de Empresas. Universidad de Piura. Perú.
- Diputación Provincial de Cádiz & Ayuntamiento de Puerto Serrano (2010). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de Puerto Serrano*. (PMUS-Puerto Serrano).
- E-Cultura Group (2017). *Definición y etimología de insuficiencia*. Bogotá: E-Cultura Group.
- EPOMM (2008). *Gestión de la movilidad: Definición de Gestión de la Movilidad y categorización de las medidas de Gestión de Movilidad*. Consorcio MAX y EPOMM, European platform on mobility management.
- Escobar, B. (2015). *Propuesta de un plan de gestión de movilidad turística enfocado en la integración del uso de la bicicleta, a favor del desarrollo del turismo en la ciudad de Quito*, Universidad de Especialidades Turísticas.

- Formichella, M. (2014). *El concepto del Emprendimiento y su relación con la educación, el empleo y el desarrollo local*. (Massigoge, Ed.) Buenos Aires, Argentina.
- García, J. (2008). *Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante*. EURE (Santiago), 34 (101), 5-24.
- Gómez, J. (2000). *Redes y sistemas de transporte en relación con la cohesión regional*.
- Gutiérrez, L. (2013). *Transporte público de calidad y la movilidad urbana*. Documento de trabajo preparado para la NTU, Universidad de Boston.
- Hernández, E. (2016). *Transporte Público Urbano*. Steer Davies Gleave, Revista online.
- Hernández, R., et. al (2007). *Metodología de la Investigación* (4ta edición). México: McGraw-Hill.
- Huergo, J. (2007). *Los procesos de gestión*. Universidad Pedagógica de la Provincia de Buenos Aires, Especialización en Política y Conducción.
- Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (2005). *Gestión de la Movilidad, Cambiando el modo de viajar*, proyecto TREATISE de la Comisión Europea.
- Landa, G. (2000). *Introducción a la Actividad Turística*: Gustavo Landa, Atracción turística.
- Martínez, O. & Herraiz, P. (2012). *Movilidad sostenible en entornos turísticos. Singularidades y medidas*. Tool Alfa. España.
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Obra Social Caja Madrid.

- Mendoza, M. (2011). *Movilidad sostenible*. Universidad Tecnológica equinoccial.
- Ministerio De Medio Ambiente (2012). *Metodología para la elaboración de planes de movilidad urbana más sostenibles*.
- Möller, R. (2003). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*, Universidad del Valle
- Montaner, J. (1998): *Estructura del mercado turístico*, Madrid, Síntesis.
- Monzón, A. & Rondinella, G. (2010). *Probici. Guía de la movilidad ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas*. Libro ProBici-GuiaBici-web.
- Nakayo, T. (2014). *Elementos que conforman el servicio de transporte terrestre para el desarrollo de la competitividad del destino turístico Trujillo*, Universidad Nacional de Trujillo
- OECD (2002). *Movilidad sostenible*. Organización de la cooperación y desarrollo económico
- OMT (1999). *Desarrollo Turístico Sostenible*. Madrid, España.
- OMT (2014). *Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos*. Organización Mundial del Turismo, Madrid (España).
- Peck, J. & Lepie, A. (1992). *Turismo y desarrollo en tres enclaves costeros de Carolina del Norte*, en Smith, V.L. (ed) *Anfitriones e invitados*, Madrid, Endimión (citado por Santana, 1997).
- Peláez, A. & Saavedra, J. (2017). *Puesta en operación del sistema de telecabinas Kuélap para incrementar el turismo receptivo en el corredor turístico Chachapoyas - Fortaleza de Kuélap*, Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo

- Ramírez, M. (1997) *Teoría General del Turismo*. México Diana.
- Reinikka, R. & J. Svensson (1999). *How Inadequate Provision of Public Infrastructure and Services Affects Private Investment*. Working Paper N° 2262. Washington: World Bank.
- Rivera, J. (2015). *El uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para Lima Metropolitana. Recomendaciones desde un enfoque de movilidad*, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Sánchez, C. (2014). *Revisión teórica sobre el estudio de las fortalezas humanas en diferentes etapas evolutivas*. Universidad de Jaén.
- Sánchez, R. & Wilmsmeier, G. (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. Publicación de las Naciones Unidas.
- Santana, M. (1993): *La producción del espacio turístico en Canarias*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Geografía, Las Palmas de Gran Canaria.
- Santana, M. (2003). *Formas de desarrollo turístico, redes y situación de empleo. El caso de Maspalomas (Gran Canaria)*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Secretaria de Turismo (2005). *Definición de potencial turístico*; serie de documentos técnicos en competitividad. México.
- Seguí, J. & Martínez, M. (2004). *Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana*, Universidad de Deusto.
- Suárez, H., et. al (2014). *Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo en España (2008- 2010)*. Investigaciones Europeas de

Dirección y Economía de la Empresa, Vol. 20 No. 1, 23-32.

Suárez, H., et. al (2011). *La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Teixeira, U. (2014). *La movilidad urbana en Curitiba*. Rionegro, Colombia. Universidad de Córdoba.

Urzelai, A., et. al (2008). *Informe de Progreso, Estado del Arte sobre la gestión de la demanda de la movilidad*. Foro Conc. Gestión demanda movilidad.

USIL (2013). *Plan estratégico para el desarrollo turístico de la provincia de Arequipa 2021*. Fondo editorial Universidad San Ignacio de Loyola.

Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, Universitat de Barcelona.

Viloria, N. (2012). *Desarrollo turístico y su relación con el transporte*. Gestión Turística. Enero-Junio 2012; N° 17, 23-36. Universidad Experimental Nacional Libertador Venezuela.

Wikiteka (2009). *El sistema de transporte y las comunicaciones*. Wikiapuntos, España.

## **VIII. ANEXOS**

### **ANEXO 1**

#### **CUESTIONARIO APLICADO A LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA**

---

##### **Edad:**

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Se pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración.

##### **INSTRUCCIONES:**

El cuestionario consta de 40 ítems. Cada ítem incluye cuatro alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con un aspa (X) en la letra que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces se presenta la situación en su localidad.

- Si no ocurre, marca la alternativa **NUNCA (0)**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES (1)**
- Si ocurre muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE (2)**
- Si ocurre continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE (3)**

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
CIRCULACIÓN MOTORIZADA	01	¿El sistema de transporte urbano es no contaminante con menor consumo de energía y tecnologías limpias?				
	02	¿La circulación motorizada se debe desarrollar de manera ordenada y respetuosa con el medio?				
	03	¿Se debe controlar, regular y supervisar la excesiva oferta de transporte público?				
	04	¿La adecuada señalización vial y semaforización permite una mayor fluidez del tráfico?				
	05	¿Es necesario promover acciones que faciliten el control del acatamiento a las normas de tránsito establecidas?				
	06	¿Se debe mejorar la oferta del transporte público colectivo sobre los demás modos de transporte motorizado?				
	07	¿Es necesario reordenar la jerarquía vial del distrito definiendo las arterias principales, secundarias y las vías colectoras?				
	08	¿Se debe establecer un adecuado control de la velocidad del tránsito para evitar accidentes?				
CORREDORES PEATONALES Y CICLOVÍAS	09	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?				
	10	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?				
	11	¿Se necesita incentivar la vocación peatonal implementando ejes peatonales y semi-peatonales?				
	12	¿Se debe definir una red peatonal conectada a los ejes de articulación del distrito?				
	13	¿Se requiere establecer una red de ciclovías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?				
	14	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimular el uso de medios motorizados?				
	15	¿Se debe promover el cierre temporal de calles liberándolas y recuperándolas para peatones y ciclistas?				
	16	¿Se debe garantizar la seguridad de peatones y ciclistas mediante un adecuado diseño urbano y vial?				

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
INFRAESTRUCTURA VIAL	17	¿Se deben contar con terminales de transporte terrestre para ordenar el tránsito interprovincial de la ciudad?				
	18	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?				
	19	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?				
	20	¿La dotación de nuevas vías permitirá reducir la congestión vial vehicular y peatonal en las principales vías del distrito?				
	21	¿La infraestructura vial mejorará la integración espacial del distrito mejorando su comunicación?				
	22	¿La infraestructura vial deberá armonizar con el espacio que lo rodea siendo funcional y cómoda?				
	23	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?				
	24	¿Las vías motorizadas y peatonales requieren conservación y rehabilitación constante para garantizar las condiciones de uso?				
EFICIENCIA DEL SERVICIO	25	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?				
	26	¿Es necesario ejercer control permanente al estado técnico mecánico de los vehículos de transporte público?				
	27	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?				
	28	¿Se debe regular la oferta del transporte individual garantizando al usuario condiciones seguras en su traslado?				
	29	¿Establecer mayores rutas de transporte reduciendo los tiempos de viaje del usuario?				
	30	¿Se debe implementar un modelo de movilidad más eficiente que permita el desarrollo de los atractivos turísticos?				
	31	¿Se debe prohibir la colocación en la vía pública de cualquier obstáculo que afecte la circulación motorizada y peatonal?				
	32	¿Se requiere evitar la saturación del parque automotor para eliminar el riesgo de colapso vial?				
ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN	33	¿Se deben eliminar los obstáculos en las calles para la circulación de personas con movilidad reducida?				
	34	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicios?				



DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	35	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?				
	36	¿Las conexiones de transporte son esenciales para la competitividad local del distrito?				
	37	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?				
	38	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?				
	39	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?				
	40	¿Se deben implementar acciones para mejorar la accesibilidad peatonal a equipamiento, infraestructura y servicios?				

***Muchas gracias por tu colaboración!!!***

**ANE**

**CUESTIONARIO APLICADO AL DESARROLLO TURÍSTICO DEL DISTRITO DE CAJAMARCA**

Edad:

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Se pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración.

**INSTRUCCIONES:**

El cuestionario consta de 40 ítems. Cada ítem incluye cuatro alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con un aspa (X) en la letra que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces se presenta la situación en su localidad.

- Si no ocurre, marca la alternativa **NUNCA (0)**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES (1)**
- Si ocurre muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE (2)**
- Si ocurre continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE (3)**

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
ATRATIVOS TURÍSTICOS	01	¿El distrito de Cajamarca posee atractivos turísticos genera interés entre los viajeros locales y extranjeros?				
	02	¿Los atractivos turísticos que posee el distrito son de importancia histórica y belleza natural?				
	03	¿La población y autoridades promueven la conservación y promoción de los atractivos turísticos del distrito?				
	04	¿Los atractivos turísticos son los principales símbolos e imágenes del distrito de Cajamarca?				
	05	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?				
	06	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?				
	07	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?				
	08	¿La variedad de atractivos turísticos del distrito fomentan y fortalecen la identidad con la cultura local?				
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	09	¿Se necesita mejorar la infraestructura de los terminales y aeropuertos para enfrentar una mayor cantidad de turistas?				
	10	¿Se deben construir más carreteras y sistemas de caminos para mejorar el acceso a los atractivos turísticos del distrito?				
	11	¿Se necesita mejorar la infraestructura urbana cercana a los atractivos turísticos para mejorar la imagen urbana?				
	12	¿Se deben establecer medios de transporte eficiente para garantizar el itinerario turístico del visitante?				
	13	¿Se debe promover la rehabilitación de pavimentos en calles y plazas principales del distrito?				
	14	¿El distrito debe poseer una adecuada infraestructura turística en transporte para conectar con resto del departamento?				
	15	¿Se debe considerar una adecuada señalización vial y turística de los servicios turísticos que ofrece el distrito y de los lugares por visitar?				
	16	¿El sector privado impulsa la construcción de infraestructura en apoyo al turismo local?				

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
OFERTA COMERCIAL	17	¿Se requiere organizar mayores actividades promocionales para reforzar la imagen del distrito y sus atractivos?				
	18	¿El turismo constituye uno de los mayores recursos para el desarrollo económico del distrito de Cajamarca?				
	19	¿La promoción turística le permita al turista conocer los lugares de interés dentro del distrito?				
	20	¿Se impulsa el desarrollo de la oferta turística competitiva y sostenible a nivel local y nacional?				
	21	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?				
	22	¿Se promueve la optimización del uso por parte del turista de los recursos turísticos locales para su disfrute?				
	23	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?				
	24	¿El distrito ofrece una serie de recursos turísticos que permite satisfacer turistas de diversos segmentos?				
PRODUCTOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS	25	¿Se desarrollan productos turísticos basados en la naturaleza y el patrimonio cultural?				
	26	¿El desarrollo de productos y rutas turísticas se hace teniendo como base el Inventario Turístico Regional?				
	27	¿Se ofertan al turista productos turísticos innovadores, seguros y que proporcionan vivencias nuevas?				
	28	¿Se incluyen las manifestaciones folklóricas, danzas y festividades como producto turístico del distrito?				
	29	¿La belleza arquitectónica de las edificaciones en el centro histórico del Distrito constituye un elemento turístico?				
	30	¿El distrito cuenta variedad de servicios turísticos que facilitan el acercamiento, uso y disfrute de los recursos turísticos?				
	31	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?				
	32	¿Se deben ofrecer servicios complementarios para satisfacer las necesidades del turista?				
OPERADORES TURÍSTICOS	33	¿Se necesita fortalecer los sistemas y criterios de calidad de los prestadores de servicios turísticos?				
	34	¿Es necesario crear una cultura turística para asegurar las buenas prácticas en la prestación de servicios al turista?				
	35	¿Se requiere fortalecer la participación de la población como actores de la actividad turística?				

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA			
			NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	36	¿Se debe fortalecer a las empresas de servicios turísticos y a fines en normatividad turística y atención al cliente?				
	37	¿Los operadores de turismo deben ofrecer todo tipo de actividades turísticas durante la visita del turista?				
	38	¿Se debe buscar atraer el mayor número de visitantes brindándoles una oferta consolidada de servicios turísticos?				
	39	¿Se requiere organizar a las empresas del sector turismo para promover la competitividad del sector?				
	40	¿Los proveedores de servicios turísticos deben utilizar nuevas tecnologías para mejorar la comunicación con el cliente?				

***¡Muchas gracias por tu colaboración!!!***

**ANI**

**Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana sostenible**

N°	ÍTEMES	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
<b>CIRCULACIÓN MOTORIZADA</b>			
01	¿El sistema de transporte urbano es no contaminante con menor consumo de energía y tecnologías limpias?	-,985	,953
02	¿La circulación motorizada se debe desarrollar de manera ordenada y respetuosa con el medio?	,968	,766
03	¿Se debe controlar, regular y supervisar la excesiva oferta de transporte público?	,918	,776
04	¿La adecuada señalización vial y semaforización permite una mayor fluidez del tráfico?	,815	,808
05	¿Es necesario promover acciones que faciliten el control del acatamiento a las normas de tránsito establecidas?	,763	,817
06	¿Se debe mejorar la oferta del transporte público colectivo sobre los demás modos de transporte motorizado?	,967	,767
07	¿Es necesario reordenar la jerarquía vial del distrito definiendo las arterias principales, secundarias y las vías colectoras?	,763	,817

08	¿Se debe establecer un adecuado control de la velocidad del tránsito para evitar accidentes?	,837	,788
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,845$ La fiabilidad se considera como BUENO			
<b>CORREDORES PEATONALES Y CICLOVÍAS</b>		<b>Correlación elemento – total corregida</b>	<b>Alfa de Cronbach si el ítem se borra</b>
09	¿Se debe fortalecer la red peatonal adecuando corredores en las vías con circulación vehicular?	,131	,732
10	¿El transporte motorizado debe respetar la preferencia peatonal para evitar accidentes de tránsito?	,055	,741
11	¿Se necesita incentivar la vocación peatonal implementando ejes peatonales y semi-peatonales?	,166	,722
12	¿Se debe definir una red peatonal conectada a los ejes de articulación del distrito?	,164	,725
13	¿Se requiere establecer una red de ciclovías urbanas que promuevan el mayor uso de la bicicleta?	,389	,697
14	¿Se requiere mejorar los trayectos peatonales para desestimar el uso de medios motorizados?	,553	,648
15	¿Se debe promover el cierre temporal de calles liberándolas y recuperándolas para peatones y ciclistas?	,795	,585
16	¿Se debe garantizar la seguridad de peatones y ciclistas mediante un adecuado diseño urbano y vial?	,931	,538
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,714$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE			
<b>INFRAESTRUCTURA VIAL</b>		<b>Correlación elemento – total corregida</b>	<b>Alfa de Cronbach si el ítem se borra</b>
17	¿Se deben contar con terminales de transporte terrestre para ordenar el tránsito interprovincial de la ciudad?	,148	,657
18	¿Se necesita la construcción de estacionamientos estratégicamente ubicados para evitar la congestión de las vías?	-,011	,672
19	¿Se requieren establecer paraderos en todas las rutas para el recojo y desembarque de pasajeros?	,169	,654
20	¿La dotación de nuevas vías permitirá reducir la congestión vial vehicular y peatonal en las principales vías del distrito?	,811	,451
21	¿La infraestructura vial mejorar la integración espacial del distrito mejorando su comunicación?	,852	,389
22	¿La infraestructura vial deberá armonizar con el espacio que lo rodea siendo funcional y cómoda?	,714	,480
23	¿Se necesita mejorar la condición de los pavimentos y ampliar el número de calzadas?	,305	,633
24	¿Las vías motorizadas y peatonales requieren conservación y rehabilitación constante para garantizar las condiciones de uso?	-,447	,746
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,650$ La fiabilidad se considera como ACEPTABLE			

EFICIENCIA DEL SERVICIO		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
25	¿Se requiere una renovación de la flota automotor por unidades de menor consumo de combustible?	,623	,796
26	¿Es necesario ejercer control permanente al estado técnico mecánico de los vehículos de transporte público?	-,145	,861
27	¿Se necesita una reestructuración de las rutas de transporte público para hacerlo más eficiente?	,760	,781
28	¿Se debe regular la oferta del transporte individual garantizando al usuario condiciones seguras en su traslado?	,834	,749
29	¿Establecer mayores rutas de transporte reduciendo los tiempos de viaje del usuario?	,697	,783
30	¿Se debe implementar un modelo de movilidad más eficiente que permita el desarrollo de los atractivos turísticos?	,839	,746
31	¿Se debe prohibir la colocación en la vía pública de cualquier obstáculo que afecte la circulación motorizada y peatonal?	,761	,767
32	¿Se requiere evitar la saturación del parque automotor para eliminar el riesgo de colapso vial?	,169	,844
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,817$ La fiabilidad se considera como BUENO			
ACCESIBILIDAD Y CONEXIONES		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
33	¿Se deben eliminar los obstáculos en las calles para la circulación de personas con movilidad reducida?	,379	,954
34	¿Un adecuado manejo de la conectividad permite el acceso a infraestructuras prestadoras de servicios?	,654	,946
35	¿La mejora de la accesibilidad y la interconexión de las infraestructuras de transporte benefician a la población?	,850	,928
36	¿Las conexiones de transporte son esenciales para la competitividad local del distrito?	,880	,925
37	¿El desarrollo de nudos de transporte es indispensable para la interconexión del transporte en el distrito?	,854	,927
38	¿Se garantizan los diferentes modos de desplazamientos, mediante la infraestructura y los equipamientos necesarios?	,927	,922
39	¿Un nuevo sistema de conexiones viales contribuiría al mejoramiento de la accesibilidad dentro de todo el distrito?	,894	,924
40	¿Se deben implementar acciones para mejorar la accesibilidad peatonal a equipamiento, infraestructura y servicios?	,925	,922
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,940$ La fiabilidad se considera como EXCELENTE			

## ANEXO 4

### Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable desarrollo turístico

Nº	ÍTEMS	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
<b>ATRATIVOS TURÍSTICOS</b>			
01	¿El distrito de Cajamarca posee atractivos turísticos genera interés entre los viajeros locales y extranjeros?	,841	,621
02	¿Los atractivos turísticos que posee el distrito son de importancia histórica y belleza natural?	,937	,625
03	¿La población y autoridades promueven la conservación y promoción de los atractivos turísticos del distrito?	-,895	,895
04	¿Los atractivos turísticos son los principales símbolos e imágenes del distrito de Cajamarca?	,935	,592
05	¿Se incrementan las actividades económicas y culturales promovidas por la actividad turística?	,449	,730
06	¿Los atractivos turísticos favorecen los estímulos para el surgimiento y desarrollo del desplazamiento turístico?	,909	,613

07	¿La actividad turística pone en contacto a las personas generando relaciones turísticas, comerciales y sociales?	-,121	,786
08	¿La variedad de atractivos turísticos del distrito fomentan y fortalecen la identidad con la cultura local?	,722	,665
<p style="text-align: center;">Alfa de Cronbach: <math>\alpha = 0,748</math> La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE</p>			
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
09	¿Se necesita mejorar la infraestructura de los terminales y aeropuertos para enfrentar una mayor cantidad de turistas?	,644	,899
10	¿Se deben construir más carreteras y sistemas de caminos para mejorar el acceso a los atractivos turísticos del distrito?	,704	,898
11	¿Se necesita mejorar la infraestructura urbana cercana a los atractivos turísticos para mejorar la imagen urbana?	,745	,890
12	¿Se deben establecer medios de transporte eficiente para garantizar el itinerario turístico del visitante?	,598	,904
13	¿Se debe promover la rehabilitación de pavimentos en calles y plazas principales del distrito?	,892	,878
14	¿El distrito debe poseer una adecuada infraestructura turística en transporte para conectar con resto del departamento?	,950	,876
15	¿Se debe considerar una adecuada señalización vial y turística de los servicios turísticos que ofrece el distrito y de los lugares por visitar?	,737	,905
16	¿El sector privado impulsa la construcción de infraestructura en apoyo al turismo local?	,687	,896
<p style="text-align: center;">Alfa de Cronbach: <math>\alpha = 0,906</math> La fiabilidad se considera como EXCELENTE</p>			
OFERTA COMERCIAL		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
17	¿Se requiere organizar mayores actividades promocionales para reforzar la imagen del distrito y sus atractivos?	,386	,855
18	¿El turismo constituye uno de los mayores recursos para el desarrollo económico del distrito de Cajamarca?	,604	,793
19	¿La promoción turística le permita al turista conocer los lugares de interés dentro del distrito?	,661	,783
20	¿Se impulsa el desarrollo de la oferta turística competitiva y sostenible a nivel local y nacional?	,726	,776
21	¿Se organizan las rutas turísticas para desconcentrar geográficamente los flujos turísticos?	,759	,779
22	¿Se promueve la optimización del uso por parte del turista de los recursos turísticos locales para su disfrute?	,666	,788



23	¿Se identifican los atractivos turísticos más solicitados por los turistas nacionales y extranjeros?	,608	,798
24	¿El distrito ofrece una serie de recursos turísticos que permite satisfacer turistas de diversos segmentos?	,198	,834
<p>Alfa de Cronbach: <math>\alpha = 0,822</math> La fiabilidad se considera como BUENO</p>			
PRODUCTOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
25	¿Se desarrollan productos turísticos basados en la naturaleza y el patrimonio cultural?	,398	,801
26	¿El desarrollo de productos y rutas turísticas se hace teniendo como base el Inventario Turístico Regional?	-,652	,882
27	¿Se ofertan al turista productos turísticos innovadores, seguros y que proporcionan vivencias nuevas?	,570	,777
28	¿Se incluyen las manifestaciones folklóricas, danzas y festividades como producto turístico del distrito?	,610	,787
29	¿La belleza arquitectónica de las edificaciones en el centro histórico del Distrito constituye un elemento turístico?	,735	,755
30	¿El distrito cuenta variedad de servicios turísticos que facilitan el acercamiento, uso y disfrute de los recursos turísticos?	,926	,708
31	¿Se debe reivindicar el medio natural con prácticas de ecoturismo, turismo participativo y turismo de aventura?	,887	,715
32	¿Se deben ofrecer servicios complementarios para satisfacer las necesidades del turista?	,635	,770
<p>Alfa de Cronbach: <math>\alpha = 0,807</math> La fiabilidad se considera como BUENO</p>			
OPERADORES TURÍSTICOS		Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
33	¿Se necesita fortalecer los sistemas y criterios de calidad de los prestadores de servicios turísticos?	,802	,636
34	¿Es necesario crear una cultura turística para asegurar las buenas prácticas en la prestación de servicios al turista?	,703	,667
35	¿Se requiere fortalecer la participación de la población como actores de la actividad turística?	,620	,691
36	¿Se debe fortalecer a las empresas de servicios turísticos y a fines en normatividad turística y atención al cliente?	,451	,727
37	¿Los operadores de turismo deben ofrecer todo tipo de actividades turísticas durante la visita del turista?	,330	,746
38	¿Se debe buscar atraer el mayor número de visitantes brindándoles una oferta consolidada de servicios turísticos?	-,182	,799
39	¿Se requiere organizar a las empresas del sector turismo para promover la competitividad del sector?	,458	,732

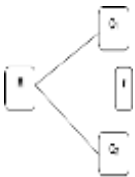
40	¿Los proveedores de servicios turísticos deben utilizar nuevas tecnologías para mejorar la comunicación con el cliente?	,439	,745
<p>Alfa de Cronbach: <math>\alpha = 0,753</math></p> <p>La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE</p>			

## ANEXO 5

### Matriz de consistencia

**Título de la tesis:** Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.

INTRODUCCION	MARCO METODOLOGICO				RESULTADOS	DISCUSION	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA: Diseño de Investigación				
<p>Un atractivo de carácter turístico que llama la atención de los turistas, no podría desarrollarse como zona de turismo si carece de infraestructura y no es accesible a los medios de transporte, por tal motivo una actividad turística en una zona debe tener las siguientes particularidades: trazado de líneas férreas, auto pistas, rutas aéreas y rutas marítimas; esto marcará la aceptación positiva o negativa de un destino turístico, ya que dependerá de su infraestructura</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE:</b></p> <p><b>Gestión de la movilidad urbana sostenible</b></p> <p><b>DEFINICIÓN CONCEPTUAL</b></p> <p>La gestión de la movilidad urbana sostenible brinda herramientas para gestionar las diferentes dimensiones de la movilidad urbana sostenible a través de un enfoque integral y</p>	<p><b>CIRCULACIÓN MOTORIZADA EFICIENTE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Menor consumo de energía</li> <li>✓ Respeto por el medio</li> <li>✓ Excesiva oferta de transporte</li> <li>✓ Adecuada señalización vial</li> <li>✓ Normas de tránsito</li> <li>✓ Modos de transporte</li> <li>✓ Jerarquía vial</li> <li>✓ Velocidad del tránsito</li> </ul>	<p>El diseño de la investigación es la correlacional causal transeccional, establece relaciones entre variables precisando el sentido de causalidad de las mismas. En estos diseños miden la relación entre variables en un tiempo</p>	<p>En la tabla 3 tenemos la variable Gestión de la movilidad urbana sostenible donde el mayor nivel es regular con un 74.5% (286 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca). En la tabla 4 tenemos las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes</p>	<p>La gestión de la Movilidad urbana sostenible busca incrementar la posibilidad de una mayor eficiencia de los recursos del sistema de transporte, con ello un nuevo enfoque y forma de proceder sobre el transporte y la movilidad, con el fin de alcanzar un tipo de movilidad más sostenible, incidiendo en los modos de transporte e induciendo a modificar las conductas de movilidad. Por</p>	<p>En la variable Gestión de la movilidad urbana sostenible, es regular con un 74.5, se hace necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los turistas y ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible.</p>	<p>Se deben contemplar en los planes de desarrollo urbano municipal provincial, a cargo de la MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA POR MEDIO DE LA GERENCIA TERRITORIAL, tomar medidas para favorecer la movilidad urbana sostenible con la promoción de la utilización de tecnologías limpias y con la mejora de la gestión del sistema de transporte, dado que esto redundará en la competitividad turística de los destinos de la ciudad de Cajamarca mejorando la calidad de vida de sus pobladores.</p> <p>Se deberá mejorar la conexión entre los</p>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Circulación vehicular</li> <li>✓ Accidentes de tránsito</li> <li>✓ Vocación peatonal</li> <li>✓ Ejes de articulación</li> <li>✓ Ciclovías urbanas</li> <li>✓ Trayectos peatonales</li> </ul>					

<p>para que sean los turistas quienes juzguen la validez del mismo.</p> <p><b>ANTECEDENTES:</b></p> <p>Velásquez (2015). En su Tesis: Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Tesis para Optar el Grado de Doctor en Urbanismo, Universitat de Barcelona; manifiesta que la demanda de movilidad es en gran medida, consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades. Pero también, estos modelos dependen del desarrollo de los medios de transporte que faciliten la movilidad.</p> <p>Suárez, et. al (2011). En su Tesis: La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico,</p>	<p>multidisciplinario. Es necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible (EPOMM, 2008).</p> <p><b>DEFINICIÓN OPERACIONAL</b></p> <p>Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: circulación motorizada eficiente, corredores peatonales y ciclovías, infraestructura vial, eficiencia del servicio y accesibilidad y conexiones; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en la desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se</p>	<p><b>INFRAESTRUCTURA VIAL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cierre temporal de calles</li> <li>✓ Seguridad de peatones</li> <li>✓ Terminales de transporte terrestre</li> <li>✓ Congestión de las vías</li> <li>✓ Paraderos embarque</li> <li>✓ Nuevas vías</li> <li>✓ Integración espacial</li> <li>✓ Infraestructura funcional</li> <li>✓ Condición de pavimentos</li> <li>✓ Condiciones de uso</li> <li>✓ Renovación de flota automotor</li> <li>✓ Estado técnico mecánico</li> <li>✓ Rutas de transporte público</li> <li>✓ Transporte individual</li> <li>✓ Reducción de tiempos de viaje</li> <li>✓ Modelo de movilidad eficiente</li> <li>✓ Circulación motorizada y peatonal</li> <li>✓ Saturación del parque automotor</li> <li>✓ Circulación de personas</li> <li>✓ Acceso a infraestructuras</li> <li>✓ Interconexión de transporte</li> <li>✓ Competitividad local</li> <li>✓ Nudos de transporte</li> </ul>	<p>determinado.</p>  <p><b>TIPO DE ESTUDIO:</b></p> <p><b>El estudio es no experimental</b></p> <p>La investigación es no experimental, se observan los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos realizándose sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de investigación donde no hacemos variar intencionadamente las variables independientes (Hernández, et. al, 2007).</p>	<p>porcentajes: corredores peatonales y ciclovías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%.</p> <p>En la tabla 5 tenemos que en la variable desarrollo turístico el nivel más alto es el medio con un 71.7% (276 trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca). En la tabla 6 se muestran las dimensiones de la variable desarrollo turístico, apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento 60.5%, atractivos</p>	<p>ello, se deben formular y articular una serie de metodologías, herramientas y políticas, que, en integración y cooperación con las actuales, ayudan a conseguir una mayor eficiencia de los sistemas de transporte para impulsan una movilidad más responsable (Urzelai, et. al, 2008).</p> <p>El turismo ha cobrado gran importancia en las diferentes naciones, y difícilmente se podrá encontrar alguna que no esté interesada en su desarrollo, es innegable que esta actividad ha favorecido el desarrollo mundial y que lo sigue haciendo, ya que es una de las industrias más importantes que promueve viajes de todo tipo con fines de descanso, motivos</p>	<p>En las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes porcentajes: corredores peatonales y ciclo vías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%. La gestión eficiente de la movilidad utiliza una combinación de estas estrategias para conseguir cambios en el comportamiento relacionado con el transporte, por ello pretende reducir la dependencia del vehículo con baja ocupación, proponiendo alternativas realistas como el compartir vehículo, el transporte público, e ir en bicicleta o a pie. Además, incluye</p>	<p>distintos puntos y atractivos turísticos del distrito, con una comunicación y trabajo directo entre la MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) E INFOTUR; así mejorar el desarrollo turístico, procurando una movilidad eficiente, adaptando para ello la infraestructura necesaria para los distintos modos de transporte que permitan desplazamientos más seguros y una correcta articulación y circulación.</p> <p>Se debe fomentar otras formas de movilidad ambientalmente amigables encargándose directamente, LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA, POR INTERMEDIO DE LA GERENCIA DE MEDIO AMBIENTE Y LA GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO, dado que actualmente se aprecia una tendencia general a sustituir la movilidad basada en la circulación</p>
---	---	------------------------------------	---	---	--	---	--	---

<p>Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; sostiene que en la actualidad, el transporte urbano ocupa un papel esencial en la vertebración económica y social de las ciudades y núcleos poblacionales</p> <p><b>JUSTIFICACIÓN:</b></p> <p>El presente trabajo de investigación se justifica, toda vez que la gestión de movilidad urbana sostenible debe responder a las necesidades de los usuarios y turistas, dado que el turismo en la ciudad de Cajamarca se realiza en vehículos motorizados, porque no existe otro sistema de transporte alternativo que permita recorrer la ciudad, frente a esta realidad se presenta la necesidad de diseñar un plan de gestión enfocado en integrar otros medios de transporte que</p>	<p>aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.</p> <p><b>ESCALA DE MEDICION:</b></p> <p><b>Ordinal de tipo Likert:</b></p>	<p>✓ Modos de desplazamientos</p> <p>✓ Conexiones viales</p> <p>✓ Accesibilidad peatonal</p>		<p>turísticos 20%, oferta comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%. En la tabla 9 tenemos que el 58.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la circulación motorizada eficiente como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau= 0.69</math>, con nivel de significancia menor al 1% (P &lt; 0.01). En la tabla 10 tenemos que el 56.8% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de</p>	<p>culturales, interés social, negocios o simplemente ocio. Donde el transporte motorizado con el pasar de los años se ha convertido en el principal medio de movilización en el sector turístico puesto que cada día el desplazamiento de turistas se incrementa a nivel mundial. Asimismo, desarrollo del transporte terrestre, marítimo y aéreo innegablemente ha permitido mayor progreso para el turismo, y de igual manera, ha posibilitado la creación de bienes y servicios que coadyuvan a canalizar todos los esfuerzos para brindar a los turistas un excelente servicio de calidad (Escobar, 2015). Para Padilla (2018), la gestión de la movilidad</p>	<p>medidas que incrementen la concienciación de la gente en materia de transporte sostenible.</p> <p>En la variable desarrollo turístico, el nivel más alto es el medio con un 71.7%, el propósito del desarrollo local turístico es buscar el mejoramiento de las condiciones de vida de una determinada localidad, comunidad o territorio, logrando un equilibrio entre los aspectos: económico, social y ambiental en un espacio físico determinado, articulado al beneficio y satisfacción de las necesidades de los residentes de ese mismo territorio. La circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el</p>	<p>motorizada eficiente del vehículo privado por una nueva más diversificada, en la que el peatón y el ciclista adquieren mayor protagonismo especialmente en lugares turísticos, puesto que las relaciones de las personas con su entorno son más directas.</p> <p>Se deberá incluir en el plan de movilidad urbana municipal; encargándose de la ejecución directamente LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE CAJAMARCA, que deberán contemplar corredores peatonales y ciclo vías, incorporen nuevas posibilidades y rutas de movilización para el sector turístico, no haciendo énfasis en el uso de medios de transporte tradicional, y menos contaminantes cuya finalidad sea mantener una relación más amigable con el ambiente y la sostenibilidad de los destinos turísticos.</p> <p>Se debe dotar de nueva infraestructura vial para</p>
			<p><b>POBLACION:</b></p> <p>La población en esta investigación estuvo conformada por trabajadores de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca.</p> <p><b>MUESTRA:</b></p> <p>La muestra la conforman 384 personas entre trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, 2017.</p> <p><b>MUESTREO:</b></p>				

<p>permitan trasladarse utilizando menos energía, disminuyendo la ocupación de espacios, reduciendo la contaminación y sobre todo, causando menor impacto ambiental y social, promoviendo una mayor relación ciudadana en los procesos sociales, productivos, culturales, turísticos, recreativos, deportivos, etc.</p> <p><b>PARADIGMA:</b> <b>Positivo-cuantitativo</b></p> <p><b>PROBLEMA:</b></p> <p>¿Qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017?</p> <p><b>HIPÓTESIS:</b></p> <p>La circulación motorizada</p>			<p>La muestra se define en base de la población determinada, y las conclusiones que se obtengan de dicha muestra solo podrán referirse a la población en referencia. Para determinar el tamaño de muestra se usó la fórmula del muestreo aleatorio simple para poblaciones finitas.</p>	<p>Cajamarca, consideran que si los corredores peatonales y ciclovías como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible serían regulares por ello el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.70</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>).</p> <p>En la tabla 11 tenemos que el 34.1% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la infraestructura vial como componente de la gestión de la movilidad urbana sostenible sería eficiente consecuentemente el desarrollo turístico sería medio. El coeficiente de</p>	<p>urbana es el conjunto de procesos y actividades orientadas a garantizar el correcto desplazamiento de la población en un área urbana para el adecuado desarrollo de sus actividades. En cambio, para Mújica (2018) se entiende la gestión de la movilidad urbana como las acciones que deberán hacerse para hacer eficiente y sostenible un sistema de movilidad urbana es importante porque existe la necesidad de trasladarse de un sitio a otro en distancias no tan cercanas. La importancia de lograr un desarrollo local turístico radica, según Formichella (2014), en el proceso dinámico e integrador en zonas o</p>	<p>Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.69</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. El medio de desplazamiento anula o cierra las posibilidades de que el sistema de transportes se mantenga; los transportes sean terrestres, acuáticos, aéreos, espaciales forman parte de la actividad turística porque es la que permite interrelacionarse con cada uno de los integrantes básicos de la industria como son: alojamientos, centros de atractivos turísticos, agencias de viaje, entre otros; y esto a su vez conforman el mundo del turismo.</p> <p>En las dimensiones de la</p>	<p>todos los medios de transporte, en donde intervendrán, LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y PRO VIAS REGIONAL, rehabilitando el deterioro existente en ciertos tramos viales para con ello incrementar la baja conectividad de las vías, asimismo se necesita equipamiento moderno y servicios complementarios que aseguren y garanticen la eficiencia de la movilidad urbana local.</p> <p>Se deberá mejorar el servicio de transporte público incentivando mayores inversiones que permitan mejorar la accesibilidad y conexiones; encargándose de la implementación LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO</p>
--	--	--	---	--	--	---	--

eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.					contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau= 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% (P < 0.01).	localidades, mejorando las condiciones de vida de los habitantes. De allí que para que se pueda dar un desarrollo local turístico y como resultado final, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, se debe atender aspectos centrales como ejes de desarrollo. El propósito del desarrollo local turístico, destaca Castellanos (2011), busca el mejoramiento de las condiciones de vida de una determinada localidad, comunidad o territorio, logrando un equilibrio entre los aspectos: económico, social y ambiental en un espacio físico determinado, articulado al beneficio y satisfacción de las necesidades de los residentes	variable desarrollo turístico, apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento 60.5%, atractivos turísticos 20%, oferta comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%. El turismo forma parte sustancial de la historia moderna de las naciones y es considerado un instrumento eficaz para la erradicación de la pobreza, además de convertirse en instrumento vigoroso y sustantivo para impulsar el entendimiento entre los pueblos. Es una de las principales oportunidades de crecimiento económico para nuestro país teniendo en cuenta su inmensa	REGIONAL DE CAJAMARCA EN COORDINACIÓN CON LA AGREMIASION DISTRITAL DE TRANSPORTISTAS DE CAJAMARCA Y SUTRAN CAJAMARCA. Renovar la flota de unidades remplazándolas por vehículos más modernos y menos contaminantes que aseguren el confort, comodidad y satisfacción del turista con el servicio, por ello es imprescindible adoptar medidas de potenciación del transporte público masivo.
	<b>OBJETIVO:</b>	<b>VARIABLE DEPENDIENTE:</b>	<b>ATRATIVOS TURÍSTICOS</b>	✓ Interés de viajeros ✓ Importancia histórica ✓ Conservación y promoción ✓ Símbolos e imágenes ✓ Actividades económicas ✓ Desplazamiento turístico ✓ Relaciones turísticas ✓ Identidad con la cultura local	<b>PRUEBAS DE HIPÓTESIS:</b>	En la Tabla 8, tenemos que el 57.3% de trabajadores municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular en consecuencia el desarrollo turístico será medio, en tanto que, el 14.8% de trabajadores		
	Determinar qué componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	<b>Desarrollo turístico</b>  El desarrollo turístico puede definirse específicamente como la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista, y definido de una manera más general, puede también incluir los efectos asociados, tales como la creación de empleos o la generación de		<b>INFRAESTRUCTU RA Y EQUIPAMIENTO</b>		✓ Mayor cantidad de turistas ✓ Carreteras y sistemas de caminos ✓ Imagen urbana ✓ Medios de transporte eficiente	<b>TECNICAS:</b>  <b>La encuesta</b>	



<p>ingresos (Pearce, 1991).</p> <p><b>DEFINICIÓN OPERACIONAL</b></p> <p>Esta variable se operacionalizó a través de 5 dimensiones: atractivos turísticos, infraestructura y equipamiento, oferta comercial, productos y servicios turísticos, operadores turísticos; esto permitió identificar que componentes requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca, 2017. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 40 ítems.</p> <p><b>ESCALA DE MEDICION:</b></p> <p>Ordinal de tipo Likert</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rehabilitación de pavimentos</li> <li>✓ Adecuada infraestructura turística</li> <li>✓ Adecuada señalización vial y turística</li> <li>✓ Apoyo al turismo local</li> </ul>	<p>Fue el medio por el cual se pudo recoger la opinión de los encuestados sobre la Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca al año 2017.</p> <p><b>INSTRUMENTOS:</b></p> <p><b>El cuestionario</b></p> <p>Es el instrumento para obtener la información pertinente que permite contrastar el modelo de análisis posibilitando el recojo eficiente de los datos de la muestra; en este estudio fueron confeccionados usando preguntas cerradas, los mismos fueron aplicados a los 384 trabajadores municipales, turistas,</p>	<p>municipales, turistas, operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca, consideran que si la gestión de la movilidad urbana sostenible es regular el Desarrollo turístico será alto. El coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.84</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>); se puede comprobar entonces que la circulación motorizada eficiente, los corredores peatonales y ciclovías, la infraestructura vial, la eficiencia del servicio y la accesibilidad y conexiones son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico</p>	<p>de ese mismo territorio. Martínez &amp; Herraiz (2012), en entornos donde el turismo es una componente predominante, la movilidad es claramente diferente, las motivaciones, la valoración del tiempo, las pautas espacio-temporales son diferentes; por tanto las medidas para la sostenibilidad de la movilidad han de ser diferentes; las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos de los ofrecidos hasta ahora. La combinación de ambos enfoques, el de la movilidad sostenible y el del turismo competitivo, presenta una importante potencialidad, por ello un planteamiento adecuado puede facilitar</p>	<p>riqueza en cultura, biodiversidad, en climas y paisajes.</p> <p>La infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.84</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. la infraestructura sirve de base para promover el desarrollo socio-económico en general; por ello el desarrollo turístico de una localidad determinada dependerá en gran parte de la existencia de obras como: vías de acceso, transporte, carreteras, aeropuertos, instalaciones de</p>	<p>mesas de trabajo, guiados por la gerencia de vialidad y transporte de la municipalidad provincial, para mejorar la conexión hacia los centros a tractores del distrito, buscando grandes flujos de desplazamientos concentrados en el espacio y el tiempo hacia los lugares turísticos que permita una mayor dinámica comercial, social y cultural, la misma que incidirá positivamente en el desarrollo local.</p>
	<b>OFERTA COMERCIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Actividades promocionales</li> <li>✓ Desarrollo económico</li> <li>✓ Promoción turística</li> <li>✓ Oferta turística competitiva</li> <li>✓ Rutas turísticas</li> <li>✓ Optimización del uso turístico</li> <li>✓ Identificación de atractivos turísticos</li> <li>✓ Satisfacción del turista</li> </ul>					
	<b>PRODUCTOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Patrimonio cultural</li> <li>✓ Inventario Turístico Regional</li> <li>✓ Productos turísticos innovadores</li> <li>✓ Manifestaciones folklóricas</li> <li>✓ Belleza arquitectónica</li> <li>✓ Variedad de servicios turísticos</li> <li>✓ Medio natural</li> <li>✓ Servicios complementarios</li> </ul>					



		<b>OPERADORES TURÍSTICOS</b>	<p>operadores turísticos y pobladores del distrito de Cajamarca.</p> <p><b>METODOS DE ANALISIS DE DATOS</b></p> <p>a) Estadística descriptiva:</p> <p>b) Estadística inferencial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Criterios de calidad</li> <li>✓ Cultura turística</li> <li>✓ Participación de la población</li> <li>✓ Normatividad turística</li> <li>✓ Actividades turísticas</li> <li>✓ Oferta consolidada de servicios</li> <li>✓ Competitividad del sector</li> <li>✓ Nuevas tecnologías</li> </ul>	del distrito de Cajamarca – 2017.	<p>simultáneamente una mejora ambiental y una ventaja económica. En palabras de Viloria (2012), el medio de desplazamiento anula o cierra las posibilidades de que el sistema de transportes se mantenga; los transportes sean terrestres, acuáticos, aéreos, espaciales forman parte de la actividad turística porque es la que permite interrelacionarse con cada uno de los integrantes básicos de la industria como son: alojamientos, centros de atractivos turísticos, agencias de viaje, entre otros; y esto a su vez conforman el mundo del turismo. Los vehículos motorizados como medio de desplazamiento se convierten en uno de los transportes con</p>	<p>luz, de agua y desagüe, de teléfono y servicios generales como asistencias médicas, bancos, correo, etc.</p> <p>La circulación motorizada eficiente es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de Kendall es <math>\tau = 0.69</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. El medio de desplazamiento anula o cierra las posibilidades de que el sistema de transportes se mantenga; los transportes sean terrestres, acuáticos, aéreos, espaciales forman parte de la actividad turística porque es la que</p>	
--	--	------------------------------	--	-----------------------------------	---	---	--

						<p>características turísticas por excelencia. Sostiene Escobar (2015), que este sistema de transporte alternativo permitirá desplazarse por la ciudad de forma distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Ser libre, y tener la posibilidad siempre de relacionarse con el espacio construido. Este tipo de movilidad es una opción de turismo en la ciudad, que atraerá a los visitantes interesados en causar el menor impacto ambiental. El empleo de nuevos medios de transporte es una gran oportunidad para que, no solo los turistas conozcan acerca de las ventajas de usar medios de transporte alternativos, sino que la</p>	<p>permite interrelacionarse con cada uno de los integrantes básicos de la industria como son: alojamientos, centros de atractivos turísticos, agencias de viaje, entre otros; y esto a su vez conforman el mundo del turismo.</p> <p>Los corredores peatonales y ciclo vías es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.70</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. Este sistema de corredores alternativos permitirá desplazarse por la ciudad de forma</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>ciudadanía en general acepte e integre el uso de los mismos en las actividades diarias y en recorridos turísticos alrededor de la ciudad.</p>	<p>distinta, tomando rutas establecidas y cambiando de camino cuando sea necesario. Ser libre, y tener la posibilidad siempre de relacionarse con el espacio construido. Este tipo de movilidad es una opción de turismo en la ciudad, que atraerá a los visitantes interesados en causar el menor impacto ambiental.</p> <p>La infraestructura vial es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.84</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. La infraestructura sirve de base para</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>promover el desarrollo socio-económico en general; por ello el desarrollo turístico de una localidad determinada dependerá en gran parte de la existencia de obras como: vías de acceso, transporte, carreteras, aeropuertos, instalaciones de luz, de agua y desagüe, de teléfono y servicios generales como asistencias médicas, bancos, correo, etc.</p> <p>La accesibilidad y conexiones, son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.84</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt;</math></p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

							<p>0.01), se acepta la hipótesis y se rechaza la nula. En entornos donde la accesibilidad es un componente predominante, la movilidad y las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos de los ofrecidos hasta ahora. La combinación de ambos enfoques, el de la accesibilidad y el de conexiones, presenta una importante potencialidad, por ello un planteamiento adecuado puede facilitar simultáneamente una mejora ambiental y una ventaja económica.</p> <p>La eficiencia del servicio de transporte es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es <math>\tau = 0.81</math>, con nivel de significancia menor al 1% (<math>P &lt; 0.01</math>), se acepta la hipótesis. El sistema de transporte turístico debe responder a necesidades económicas, socioculturales y políticas que surgen de la demanda de bienes y servicios, de igual manera y por consecuencia la movilidad debe garantizar a la circulación rápida, cómoda, económica y segura, la misma que exija el derecho a la accesibilidad entendiéndose esta como el acceso de vehículos o personas a cualquier punto de interés.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

## **ANEXO 6**

### **Matriz de relación objetivos, conclusiones y recomendaciones**

**Título de la tesis:** Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017.

OBJETIVOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
1. Identificar los niveles de la <b><u>gestión de la movilidad urbana sostenible</u></b> del distrito de Cajamarca – 2017.	1. En la variable <b><u>Gestión de la movilidad urbana</u></b> sostenible, es regular con un 74.5, se hace necesaria una gestión de la movilidad urbana a escala local que incluya una visión integradora de las políticas municipales y que permita paliar los impactos negativos asociados al transporte y mejorar con ello la calidad de vida de los turistas y ciudadanos, además de contribuir al desarrollo sostenible. 1. En las dimensiones de la variable gestión de la movilidad urbana, donde la mayor cantidad de respuestas se ubican en el nivel regular, de acuerdo a los siguientes porcentajes: corredores peatonales y ciclo vías 72%, eficiencia del servicio 68%, infraestructura vial 44%, accesibilidad y conexiones 4% y circulación motorizada eficiente 0%.	1. Se deben contemplar en los planes de desarrollo urbano municipal provincial, a cargo de la, <b><u>MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA POR MEDIO DE LA GERENCIA TERRITORIAL</u></b> , tomar medidas para favorecer la <b><u>movilidad urbana sostenible</u></b> con la promoción de la utilización de tecnologías limpias y con la mejora de la gestión del sistema de transporte.
2. Identificar los niveles del <b><u>Desarrollo turístico</u></b> del distrito de Cajamarca – 2017.	2. En la variable <b><u>desarrollo turístico</u></b> , el nivel más alto es el medio con un 71.7%, el propósito del desarrollo local turístico es buscar el mejoramiento de las condiciones de vida de una determinada localidad, comunidad o territorio, logrando un equilibrio entre los aspectos: económico, social y ambiental. 2. En las dimensiones de la variable <b><u>desarrollo turístico</u></b> , apreciándose que el mayor número de respuestas se encuentra en el nivel alto; los porcentajes se describen de mayor a menor: operadores turísticos 73%, infraestructura y equipamiento 60.5%, atractivos turísticos 20%, oferta comercial 5% y productos y servicios turísticos 2.5%.	2. Se deberá mejorar la conexión entre los distintos puntos y atractivos turísticos del distrito, con una comunicación y trabajo directo entre la, <b><u>MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) E INFOTUR</u></b> ; así mejorar el <b><u>desarrollo turístico</u></b> , procurando una movilidad eficiente, adaptando para ello la infraestructura necesaria para los distintos modos de transporte.
3. Determinar si la <b><u>circulación motorizada eficiente</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	3. La <b><u>circulación motorizada eficiente</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau = 0.69$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis.	3. Se debe fomentar otras formas de movilidad ambientalmente amigables encargándose directamente, <b><u>LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA, POR INTERMEDIO DE LA GERENCIA DE MEDIO AMBIENTE Y LA GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO</u></b> , dado que actualmente se aprecia una tendencia general a sustituir la movilidad basada en la <b><u>circulación motorizada eficiente</u></b> del vehículo privado por una nueva más diversificada, en la que el peatón y el ciclista adquieren mayor protagonismo.
4. Determinar si los <b><u>corredores peatonales y ciclo vías</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	4. Los <b><u>corredores peatonales y ciclo vías</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau = 0.70$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. Este sistema de corredores alternativos permitirá desplazarse por la ciudad de forma distinta.	4. Se deberá incluir en el plan de movilidad urbana municipal; encargándose de la ejecución directamente, <b><u>LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE CAJAMARCA</u></b> , que deberán contemplar <b><u>corredores peatonales y ciclo vías</u></b> , incorporen nuevas posibilidades y rutas de movilización para el sector turístico, no haciendo énfasis en el uso de medios de transporte tradicional.
5. Determinar si la <b><u>infraestructura vial</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	5. La <b><u>infraestructura vial</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. La infraestructura sirve de base para promover el desarrollo socio-económico.	5. Se debe dotar de nueva <b><u>infraestructura vial</u></b> para todos los medios de transporte, en donde intervendrán, <b><u>LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y PRO VIAS REGIONAL</u></b> , rehabilitando el deterioro existente en ciertos tramos viales para con ello incrementar la baja conectividad de las vías.
6. Determinar si la <b><u>accesibilidad y conexiones</u></b> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	6. La <b><u>accesibilidad y conexiones</u></b> , son los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau = 0.84$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis y se rechaza la nula. En entornos donde la accesibilidad es un componente predominante, la movilidad y las áreas turísticas deben ofrecer productos distintos de los ofrecidos hasta ahora.	6. Se deberá mejorar el servicio de transporte público incentivando mayores inversiones que permitan mejorar <b><u>la accesibilidad y conexiones</u></b> ; encargándose de la implementación, <b><u>LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO) Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE CAJAMARCA EN COORDINACIÓN CON LA AGREMIACION DISTRITAL DE</u></b>



		<b>TRANSPORTISTAS DE CAJAMARCA Y SUTRAN CAJAMARCA.</b> Renovar la flota de unidades remplazándolas por vehículos más modernos y menos contaminantes que aseguren el confort.
7. Determinar si el <u>servicio de transporte</u> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.	7. La eficiencia del <u>servicio de transporte</u> es uno de los componentes que requiere incorporar la Gestión de la movilidad urbana sostenible para incidir en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017; siendo el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Tau-b de kendall es $\tau = 0.81$ , con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ), se acepta la hipótesis. El sistema de transporte turístico debe responder a necesidades económicas, socioculturales y políticas que surgen de la demanda de bienes y servicios.	7. Se deberá promover el <u>servicio de transporte</u> masivo, dentro del plan de la gestión de la movilidad sostenible, cuyos responsables serán el, <b>GREMIO DE TRANSPORTISTAS DE CAJAMARCA EN COORDINACIÓN CON LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA (GERENCIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO)</b> , trabajando debidamente organizados dentro de comisiones técnicas o mesas de trabajo, guiados por la gerencia de vialidad y transporte de la municipalidad provincial.

## ANEXO 7

## Matriz de validación del instrumento

GUÍA PARA EL EXPERTO  
VALIDEZ DE UN INSTRUMENTO

APELLIDOS Y NOMBRES DEL AUTOR	TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN
Bach. Urquiza Abanto Dante Jesús	<i>Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.</i>

En la siguiente tabla indique la respuesta: si concuerdo (S) no concuerdo (N).

Así como puede emitir para cada observación una sugerencia de los ítems considerado

ITEMS	Si concuerdo (S)	No concuerdo (N)
1. Para realizar cada una de las pregunta se tuvo en cuenta la operacionalización de las variables	S	
2. Las preguntas responden a la variable (s) a estudiar o investigar	S	
3. Las preguntas formuladas miden lo que se desea investigar	S	
4. Las preguntas son relevantes y concretas con respecto al tema a investigar	S	
5. Existe claridad en la formulación de la pregunta	S	
6. Las preguntas provocan ambigüedad en la respuesta		N
7. El número de preguntas es adecuado	S	
8. Las preguntas responden al marco teórico usado en la investigación	S	

9. Las preguntas tienen coherencia con el diseño de la investigación	S	
10. Permite emitir con facilidad la respuesta a de los participantes	S	

OBSERVACIONES	SUGERENCIAS/MEJORA

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO	FIRMA
GÓMEZ ALZA JUDN BALTAZAR	

Fecha: 04-ENE-2018

## GUÍA PARA EL EXPERTO

### VALIDEZ DE UN INSTRUMENTO

APELLIDOS Y NOMBRES DEL AUTOR	TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN
Bach. Urquiza Abanto Dante Jesús	<i>Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.</i>

En la siguiente tabla indique la respuesta: si concuerdo (S) no concuerdo (N).

Así como puede emitir para cada observación una sugerencia de los ítems considerado

ITEMS	Si concuerdo (S)	No concuerdo (N)
1. Para realizar cada una de las pregunta se tuvo en cuenta la operacionalización de las variables	S	
2. Las preguntas responden a la variable (s) a estudiar o investigar	S	
3. Las preguntas formuladas miden lo que se desea investigar	S	
4. Las preguntas son relevantes y concretas con respecto al tema a investigar	S	
5. Existe claridad en la formulación de la pregunta	S	
6. Las preguntas provocan ambigüedad en la respuesta		N
7. El número de preguntas es adecuado	S	
8. Las preguntas responden al marco teórico usado en la investigación	S	

9. Las preguntas tienen coherencia con el diseño de la investigación	S	
10. Permite emitir con facilidad la respuesta a de los participantes	S	

OBSERVACIONES	SUGERENCIAS/MEJORA

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO	FIRMA
Silva Castro, José Luis	 ..... José Luis Silva Castro ARQUITECTO N° 2944

Fecha: ..... 29 - 12 - 17 .....

## GUÍA PARA EL EXPERTO

### VALIDEZ DE UN INSTRUMENTO

APELLIDOS Y NOMBRES DEL AUTOR	TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN
Bach. Urquiza Abanto Dante Jesús	<i>Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el Desarrollo turístico del distrito de Cajamarca – 2017.</i>

En la siguiente tabla indique la respuesta: si concuerdo (S) no concuerdo (N).

Así como puede emitir para cada observación una sugerencia de los ítems considerado

ÍTEMS	Si concuerdo (S)	No concuerdo (N)
1. Para realizar cada una de las pregunta se tuvo en cuenta la operacionalización de las variables	S	
2. Las preguntas responden a la variable (s) a estudiar o investigar	S	
3. Las preguntas formuladas miden lo que se desea investigar	S	
4. Las preguntas son relevantes y concretas con respecto al tema a investigar	S	
5. Existe claridad en la formulación de la pregunta	S	
6. Las preguntas provocan ambigüedad en la respuesta		N
7. El número de preguntas es adecuado	S	
8. Las preguntas responden al marco teórico usado en la investigación	S	

9. Las preguntas tienen coherencia con el diseño de la investigación	S	
10. Permite emitir con facilidad la respuesta a de los participantes	S	

OBSERVACIONES	SUGERENCIAS/MEJORA

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO	FIRMA
Verónica Escobedo Liliana Amador	

Fecha: Trujillo 04 de Enero del 2018

## ANEXO 7

### UBICACIÓN DEL AREA DE ESTUDIO

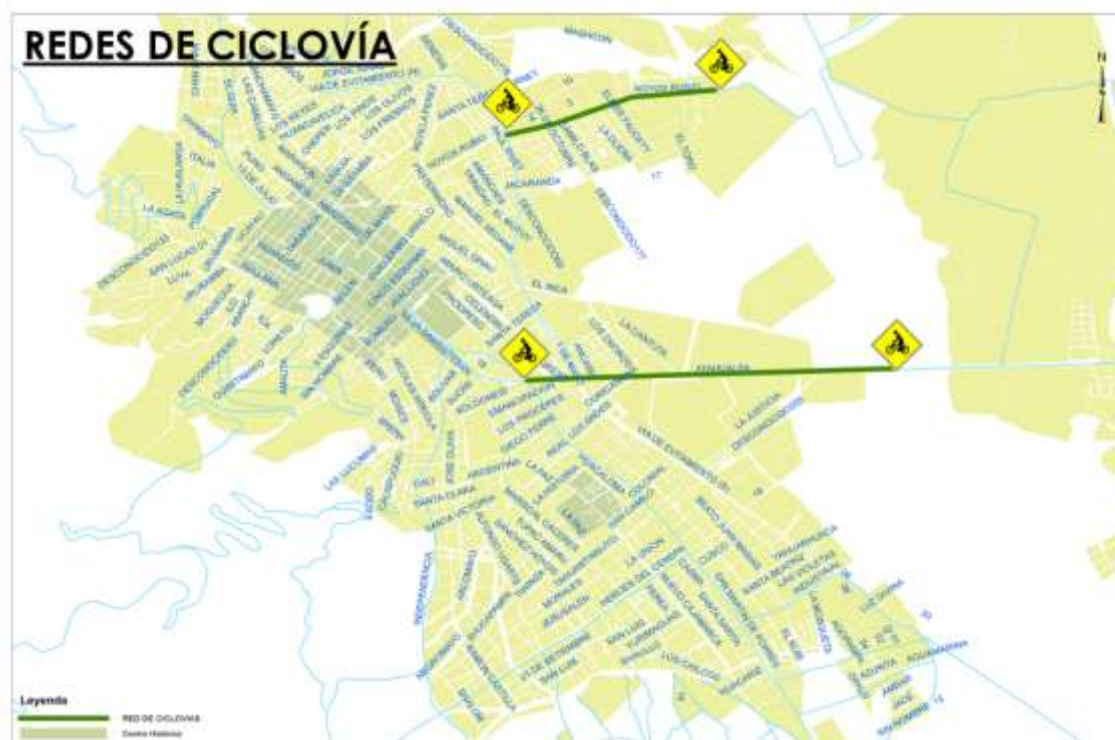
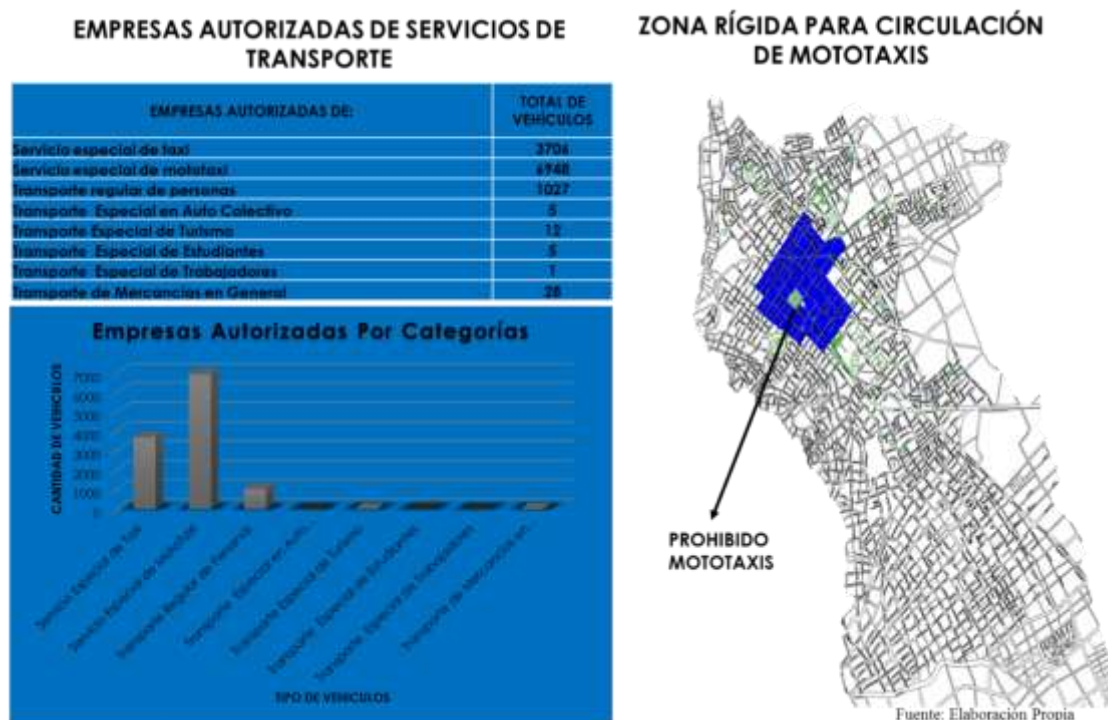


Figura. Redes de ciclo vías.

Elaboración propia.



## REDES DE CICLOVÍA



Ciclo Vía que parte desde la intersección Av. Hoyos Rubio/Av. Vía de Evitamiento Norte hacia el Aeropuerto, con una Longitud de 1570 m.



Ciclo Vía de la Av. Atahualpa (carretera a Baños del Inca) que parte desde la Av. San Martín Hasta la Fongal Cajamarca con una Longitud de 4900m.

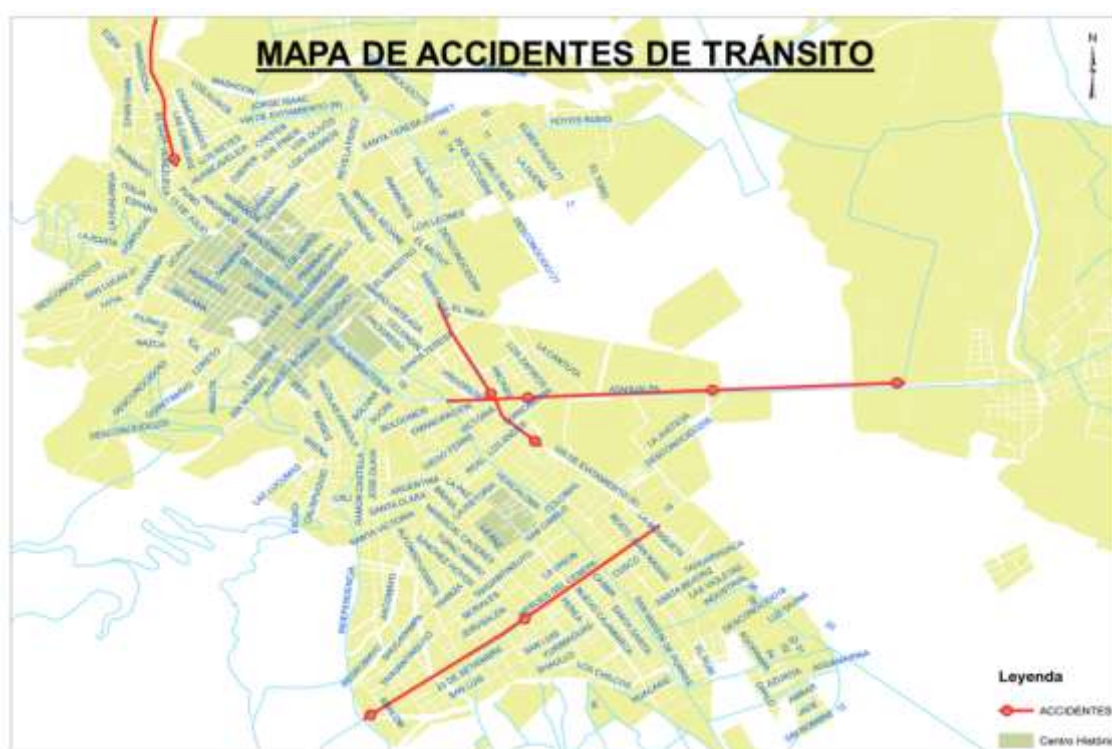


Figura3: Mapa de accidentes de tránsito

Elaboración propia.

## ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO



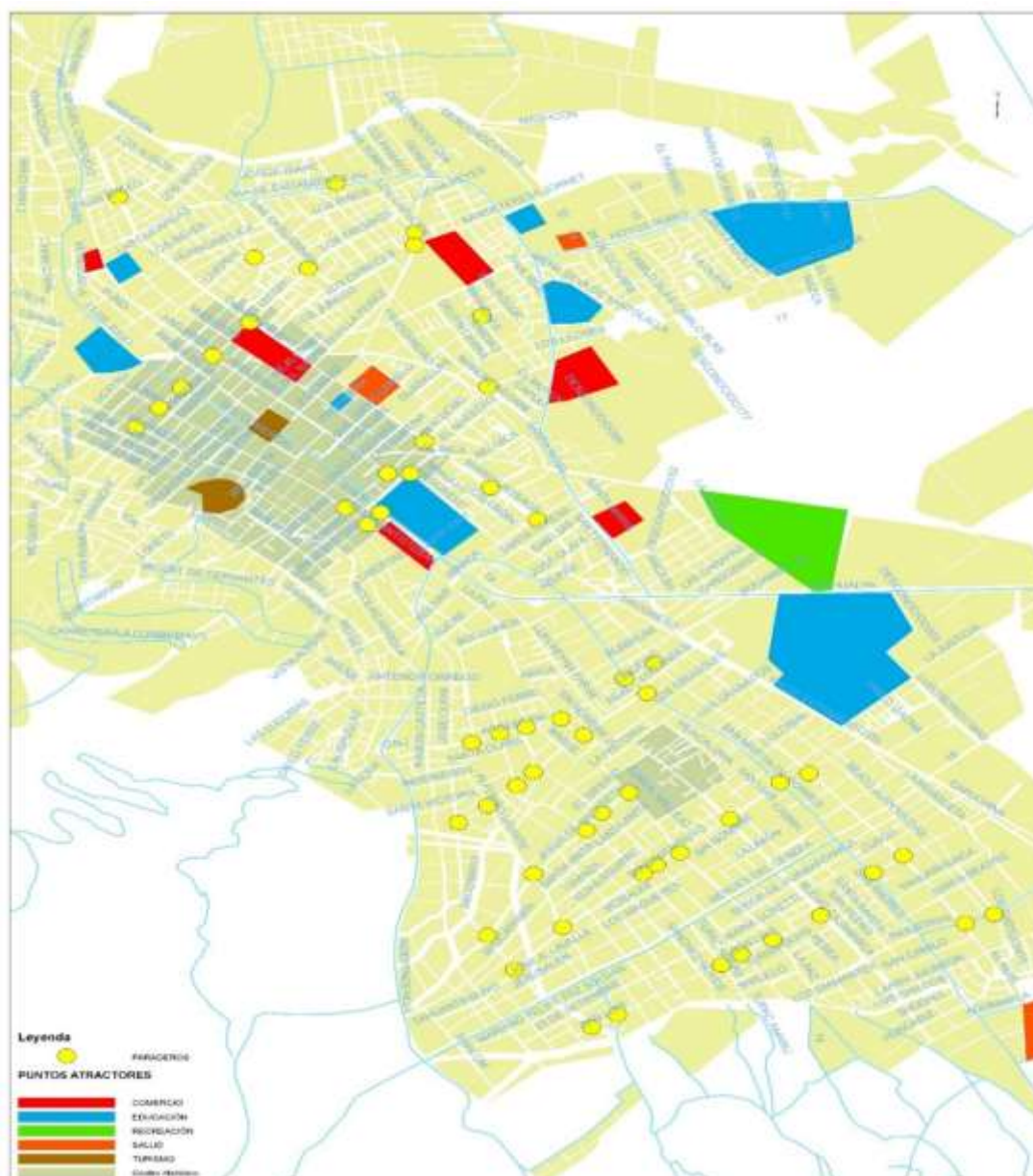


Figura4: Centros atractores turísticos y paraderos.

Elaboración propia.

### CENTROS ATRACTORES

EDUCACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA
UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
UNIVERSIDAD SAN PEDRO
UNIVERSIDAD PRIVADA GUILLERMO URRELO
INSTITUTO PEDAGOGICO DE CAJAMARCA
COLEGIO SAN RAMÓN
COLEGIO SANTA TERESITA
COLEGIO JUAN XXIII
COLEGIO CHAMPAGNAT



MERCADOS
MERCADO CENTRAL
MERCADO MODELO
MERCADO SAN ANTONIO
MERCADO SAN FRANCISCO
MERCADO SAN SEBASTIAN
MERCADO SAN MARTIN
CC. EL QUINDE
CC. REAL PLAZA
CC. OPEN PLAZA
PLAZA PECUARIA



OTROS
HOSPITAL REGIONAL CAJAMARCA
MUNICIPALIDAD DE CAJAMARCA
CENTRO TURISTICO BAÑOS DEL INCA
ESSALUD
PLAZA DE ARMAS DE CAJAMARCA
POSTA MÉDICA SIMÓN BOLIVAR





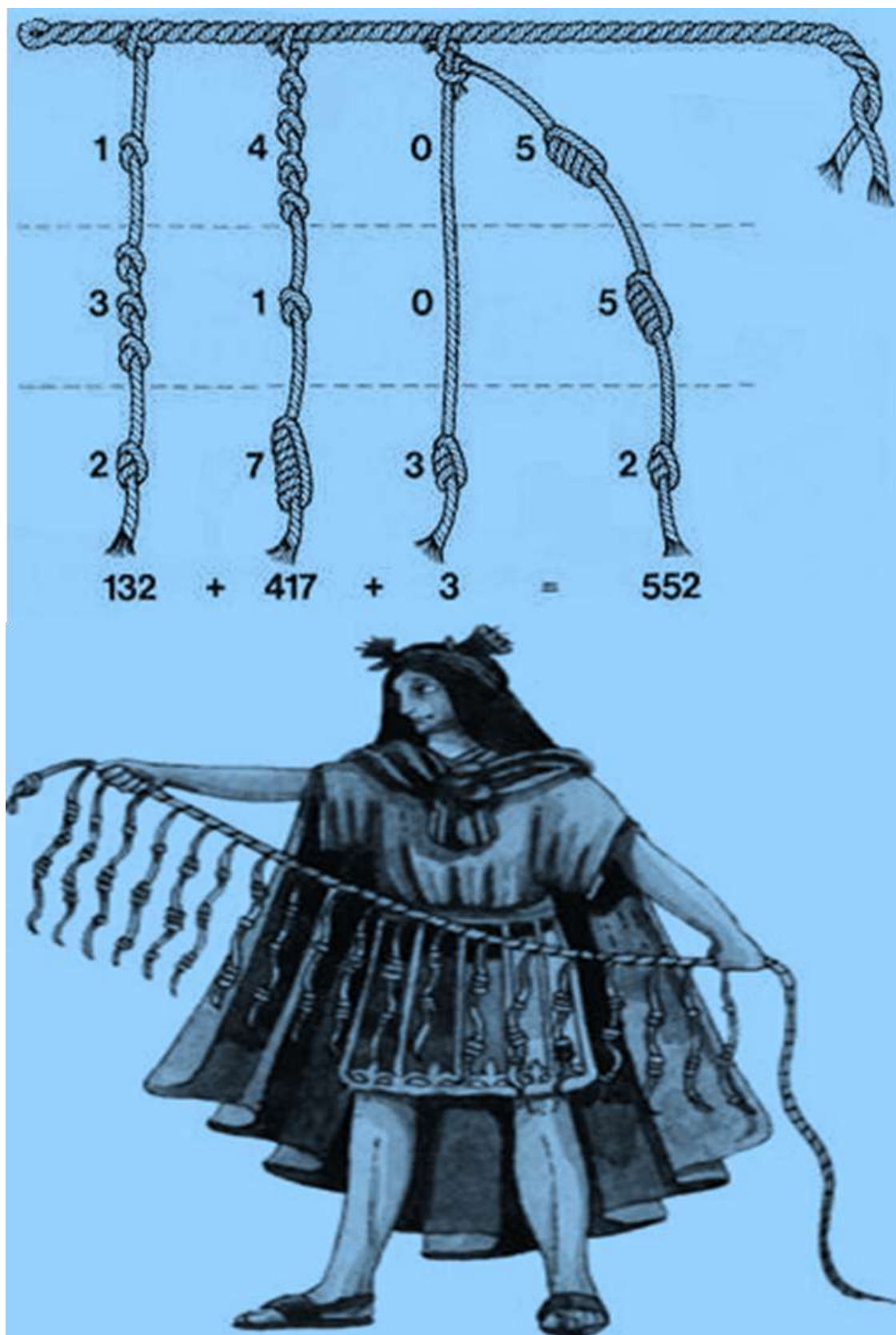


Figura 5: Conceptualización de propuesta.



Figura 6: Corredores ecológicos.

Elaboración propia.



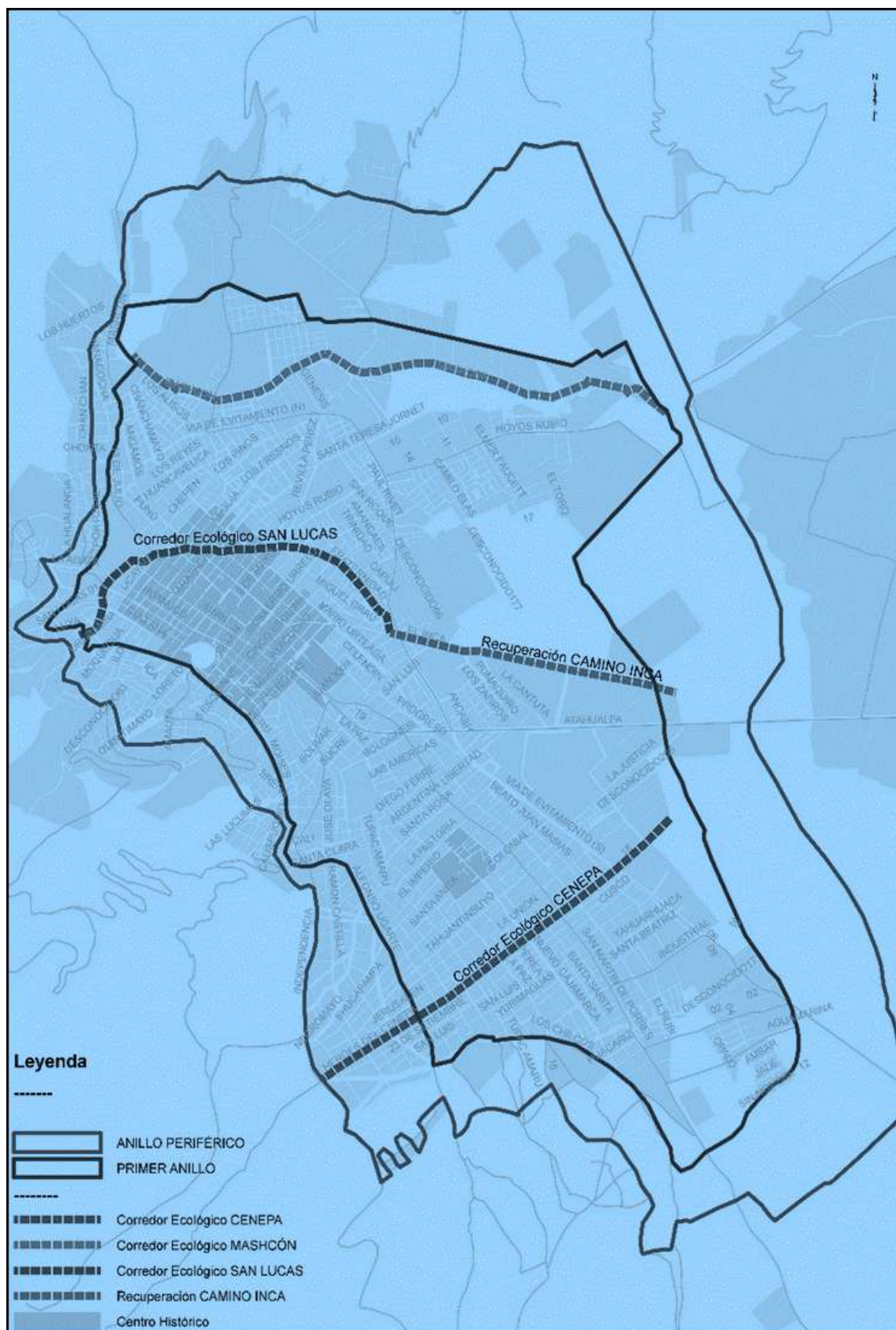


Figura 7: Anillos periféricos.

Elaboración propia.

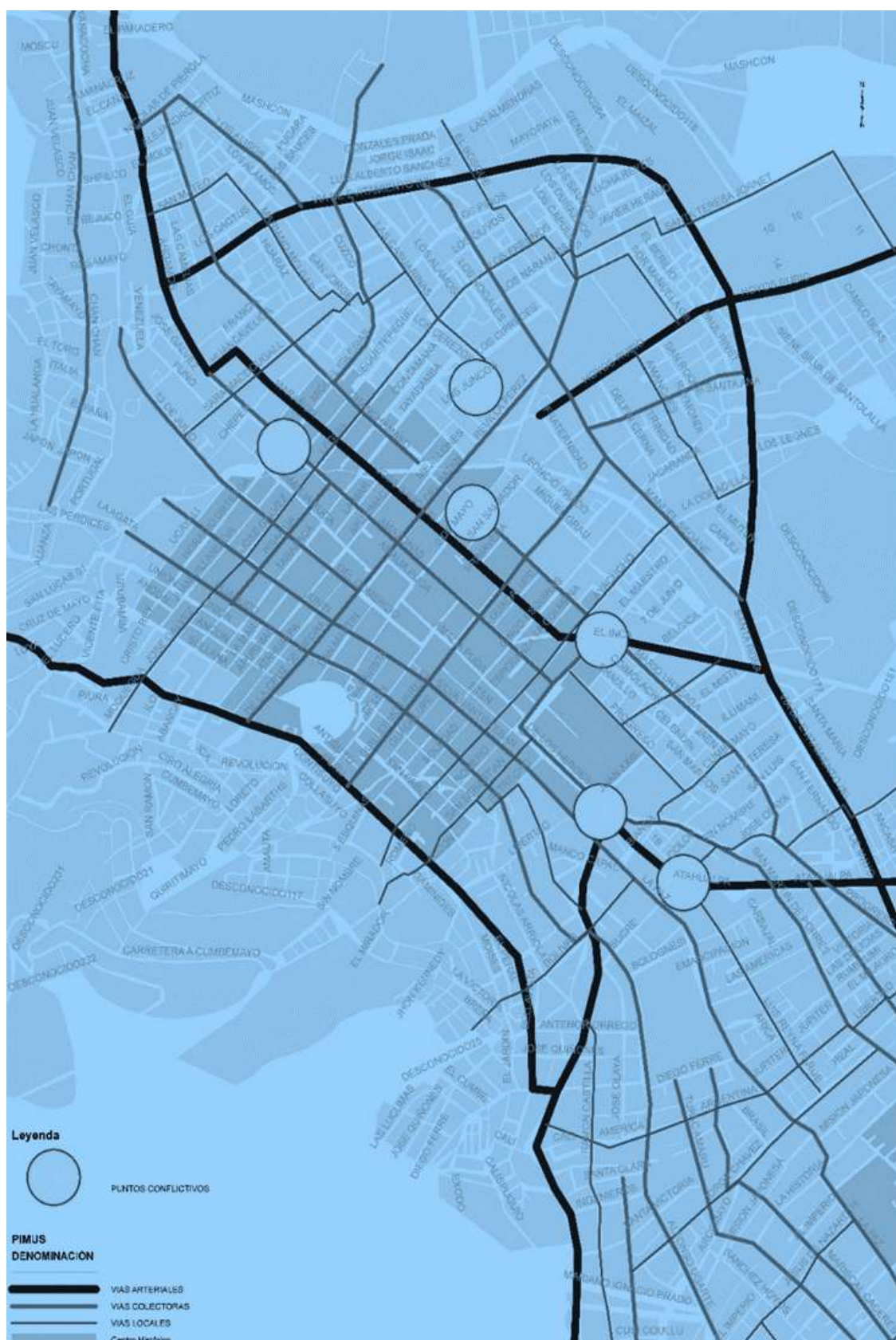


Figura 8: Clasificación de vías.

Elaboración propia.





Figura 9: Sectorización de mototaxis, con clasificación de vías.

Elaboración propia.



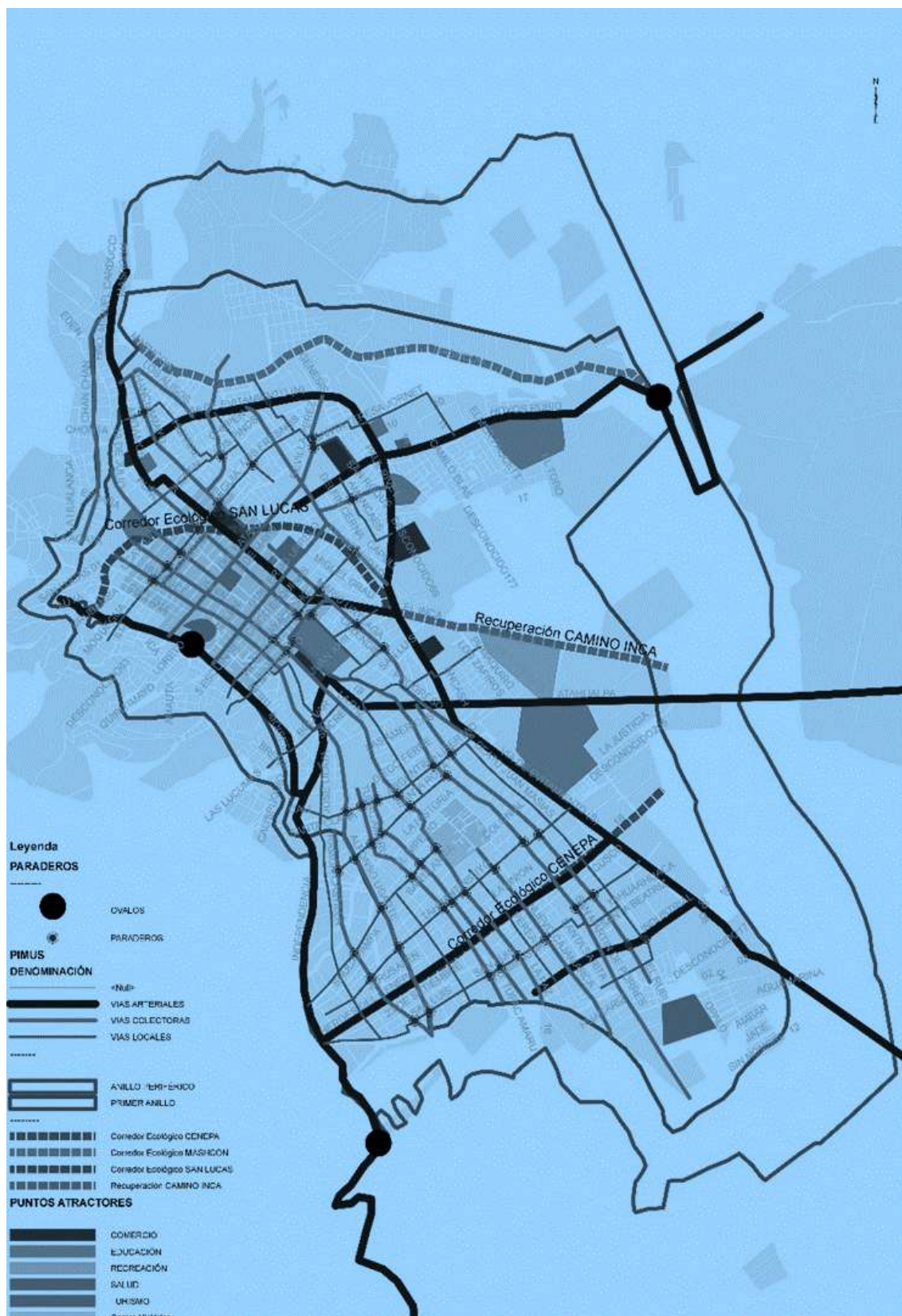


Figura 10: Clasificación de vías, corredores y anillos viales.

Elaboración propia.